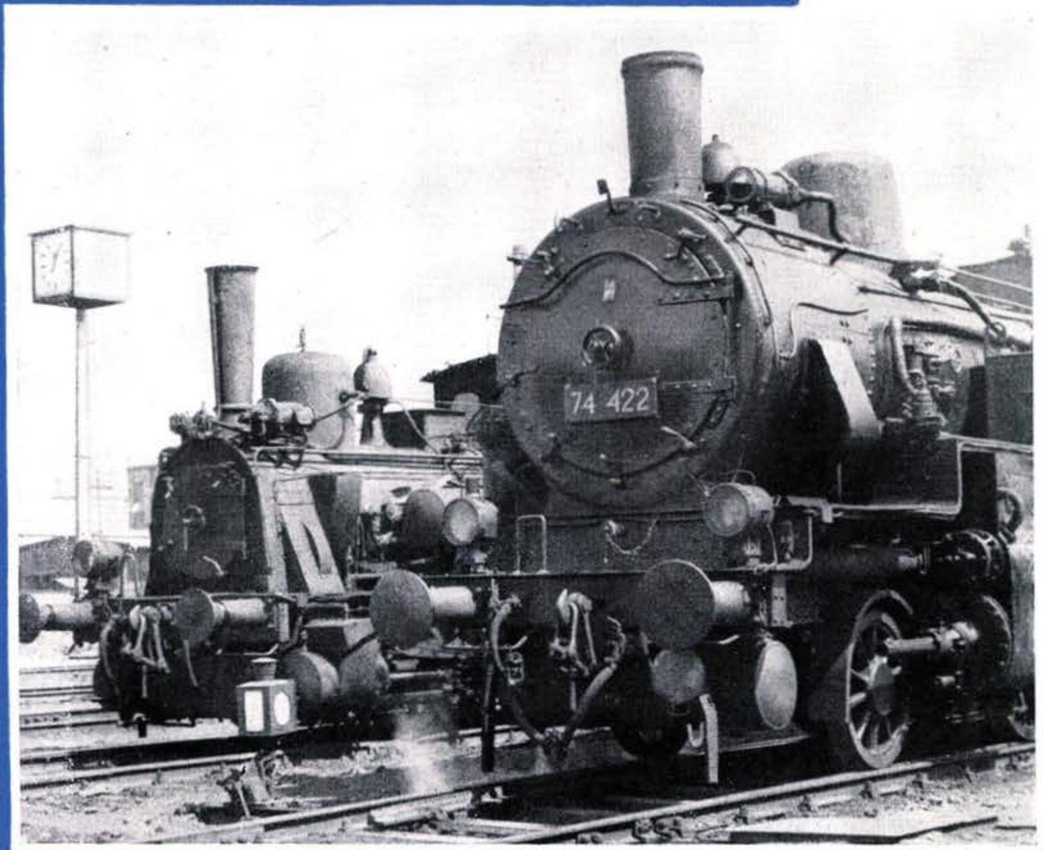
JAHRGANG 6
OKTOBER 1957

10

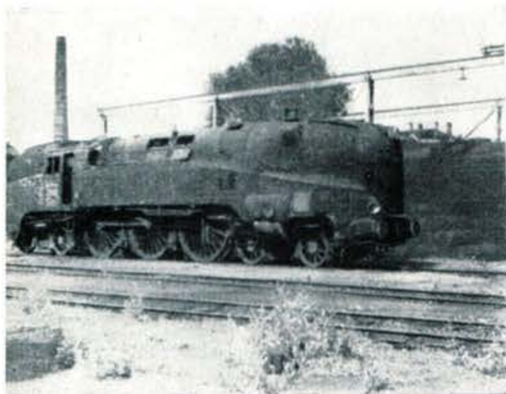
DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU





VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN



Wissen Sie schon ...

● *daß die 2'C2'-Schnellzugtenderlokomotive 61 001, Betriebsgattung St 37.18, von der Deutschen Bundesbahn verschrottet wird? Unser Bild (oben) zeigt die letzte Aufnahme dieser interessanten Lokomotive, die im Jahre 1935 von Henschel und Sohn, Kassel, für 175 km h gebaut wurde (Fabr.-Nr. 22500) und vor dem 2. Weltkrieg neben der 2'C3'-Lok 61 002, Betriebsgattung St 38.18 den Henschel-Wegmann-Zug auf der Strecke Berlin—Dresden förderte.*
Foto: Lenius

● *daß die Firma Alsthom, Belfort, eine Bo'Bo'-Lok für 300 V Gleichstrom für das erste elektrifizierte Teilstück der Linie Rijeka—Zagreb (Jugoslawien) geliefert hat? Die 16,02 m lange Lok kann max. 95 km/h fahren, leistet 2100 PS und wiegt 79 t.*

● *daß für die Nebenbahnen Schwedens eine Gasturbinen-Diesel-Lokomotive konstruiert wurde? Ein Zweitakt-Dieselmotor liefert das Treibgas für die Gasturbine, die über ein mechanisches Getriebe mit der Treibachse verbunden ist. Die Leistung beträgt 1300 PS.*

● *daß die im VEB Waggonbau Gotha hergestellten OOt-Wagen für 40 und 50 t Tragfähigkeit zur Erhöhung der Braunkohlenförderung wesentlich verbessert wurden? Durch neue Schweißmethoden wurde in der Herstellung eine Zeitverkürzung von 50% erreicht. Die Spezialwagen sind neuerdings mit einer elektrischen Signalanlage ausgerüstet, die im Falle einer Entgleisung sofort automatisch den Lok- und Zugführer verständigt.*

● *daß der neue Autotransportwagen mit einer Länge von 26,8 m das größte freizügige Fahrzeug der DB ist? In zwei Stockwerken können bis zu acht große Kraftwagen untergebracht werden. Der Wagen ist mit einem 5,25 m breiten Mitteltor, elektrisch bewegten Rollwänden und einer exzentrischen Drehscheibe, die zum Verladen der Autos auf einer Hubbühne verschiebbar angeordnet ist, ausgerüstet.*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Je größer der Kesseldurchmesser, um so kleiner der Schornstein. Im Hintergrund die Güterzugtenderlokomotive 98 6208. Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Blick in ein Bahnbetriebswerk. Die Neubaulokomotive 65 1029 der Deutschen Reichsbahn auf der Drehscheibe. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Modelleisenbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz

Der vierachsige Heizkesselwagen

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk; Teil 2 Der Lokomotivschuppen

Die Lokomotiven der Hamburg-Bergedorf-Berliner Eisenbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft". Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

6. JAHRGANG BERLIN · OKTOBER 1957 **10**

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ LENIUS

Modelleisenbahner trafen sich in Paris

Der diesjährige Kongreß des Modellbahnverbandes Europa „MOROP" wurde in der Zeit vom 8. bis 13. August unter Beteiligung zahlreicher Modelleisenbahner aus verschiedenen europäischen Ländern in Paris abgehalten. Es war erstaunlich festzustellen, mit welchem Eifer sich die Kongreßteilnehmer der Lösung der zum Teil schwierigen Aufgaben widmeten, die das umfangreiche Tagungsprogramm stellte, muß man doch berücksichtigen, daß die vielen Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt Frankreichs besonders dazu geeignet sind, auch Modelleisenbahner von der Arbeit abzulenken. Über dem Kongreß lag eine wohltuende Atmosphäre der Freundschaft und des Willens zur engen Zusammenarbeit der Modelleisenbahner. So konnten in den Beratungen der Ausschüsse nach umfangreicher Kleinarbeit auch bedeutende Fortschritte erzielt werden. Dem Technischen Ausschuß gebührt besonderer Dank für den Erfolg, der dem Kongreß auf dem Gebiete der Normung von Modellbahnen beschieden wurde. Mögen nunmehr bald in allen Ländern den europäischen auch nationale Normen folgen, um den gemeinsamen funktionssicheren Betrieb verschiedener Modellbahnerzeugnisse zu erreichen.

Nach dreijähriger Tätigkeit seit Gründung des MOROP wurde dem Vorstand Entlastung erteilt. Unter dem Gesichtspunkt, daß begonnene Arbeiten von den eingearbeiteten Mitgliedern schneller zum Abschluß gebracht werden können, wurde der neue Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender Herr K. Füchsel (Deutsche Bundesrepublik), 1. Stellvertreter Herr Dr. Briano (Italien), 2. Stellvertreter Herr J. Fournereau (Fankreich). Der Vorstand wird durch einen erweiterten Ausschuß unterstützt, dem neben den drei Vorstandsmitgliedern Herr W. Siegwart (Schweiz) und Herr Timbermann (Belgien) angehören.

Aus einer Vielzahl von Entwürfen wurde ein Emblem ausgewählt, das künftig als gemeinsames Abzeichen verwendet werden soll.

Als neues Mitglied ist der Modelleisenbahn-Klub Brünn (Tschechoslowakische Republik) in den MOROP aufgenommen worden.

Ferner wurde beschlossen, den nächsten MOROP-Kongreß in der Zeit vom 11. bis 15. September 1958 anläßlich der Weltausstellung in Brüssel stattfinden zu lassen. Für das Jahr 1959 wurde Kopenhagen und für das Jahr 1960 Hamburg als Tagungsort festgelegt. Den Freunden der kleinen und großen Eisenbahn war Gelegenheit zur Besichtigung der Modelleisenbahnanlagen des AFAC Paris im Gare de l'Est und einer Modellbahn im Jardin d'Acclimation gegeben. Hier konnten sich alle Kongreßteilnehmer von den hervorragenden Leistungen der französischen Modelleisenbahner überzeugen.

Den Abschluß des Kongresses bildete eine Fahrt mit dem D-Zug 10051 vom Gare de Lyon in Paris nach Dijon auf einer viergleisigen Strecke von 315 km der Bahnlinie Paris—Nizza, auf der mit Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 140 km/h gefahren wird. Die SNCF hatte den Kongreßteilnehmern einige Sonderwagen und zur Beobachtung verschiedener technischer Vorgänge einen Meßwagen zur Verfügung gestellt.

Ein besonderes Erlebnis war für alle Teilnehmer an dieser Fahrt auch die Besichtigung der Steuerungsanlagen für den Gleiswechselbetrieb auf dem noch zweigleisigen Abschnitt dieser Strecke zwischen Blaisy—Bas und Dijon—Ville sowie die Besichtigung der nach dem zweiten Weltkrieg neu erbauten großen Rangierbahnhofsanlage in Gevrey—Chambertain bei Dijon.

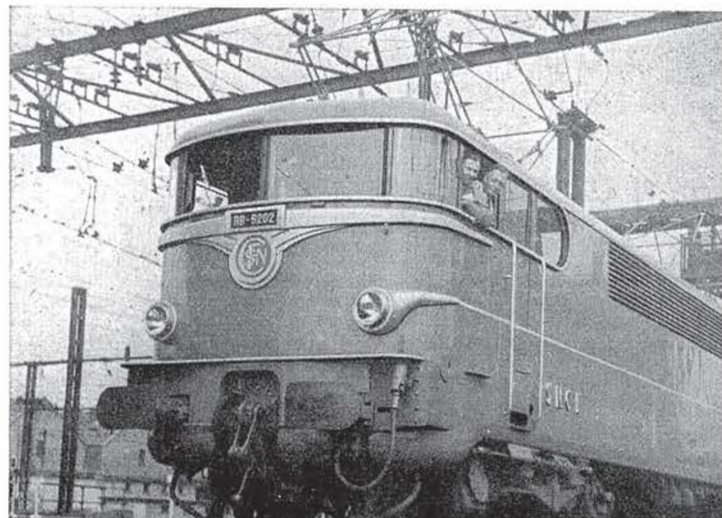
Dank gebührt den französischen Modelleisenbahnern von der AFAC mit ihrem Präsidenten Herrn Dubreuil und auch dem Vorstand des FFMF Lyon für die vorzügliche Organisation des Kongresses. Lob und Anerkennung verdienen die Herren Rabarry, Paris, und Schrade, Bern, die durch einwandfreie Übersetzung der Vorträge und Diskussionsbeiträge alle Sprachschwierigkeiten beseitigten und so ein gut Teil zum Gelingen des Kongresses beigetragen haben. Zum Abschluß der Mitgliederversammlung im Palais d'Orsay am Quai Anatole France rief der Vorsitzende des MOROP, Herr Füchsel, alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn auf, die Liebe zur Eisenbahn und zur Modelleisenbahn zu vertiefen und noch engere Verbindungen zur großen Eisenbahn herzustellen.

Es bleibt zu wünschen, daß sich die Arbeitsergebnisse dieses Kongresses auf die Tätigkeit aller Modelleisenbahner fruchtbringend auswirken mögen. So wie die Schienenstränge der großen Eisenbahn ein völkerverbindendes Moment geworden sind, so möge es mehr und mehr auch das Gleis der kleinen Eisenbahn werden.

Einige Bildberichte vom Vorbild und vom Modell werden zur Veröffentlichung vorbereitet.

Über die technischen Ergebnisse dieses Kongresses werden wir in einem der nächsten Hefte ausführlich berichten.

Diese Ellok förderte den D 10051, der die Kongreßteilnehmer von Paris nach Dijon brachte. Foto: G. Illner, Leipzig



Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

Der Halbwellenbetrieb

Употребление полуфазного тока.
Le service en demi-ondes
Semi-wave Operation

DK 688.727.873.4.052.1

Amerikanische Modelleisenbahner berichteten über den Halbwellenbetrieb und die Zeitschrift „Miniaturbahnen“[1]) brachte Näheres hierüber. Das war für unser Kollektiv an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden das Zeichen, eine an sich bekannte Sache genauer unter die Lupe zu nehmen.

Bei Versuchen mit einer mit einem Steuer-Relais ausgestatteten Lok, die mit Wechselstrom entkuppeln sollte, fand ich, daß diese mit Halbwellenstrom sehr langsam fuhr. Die Lok hatte ein permanentes Feld erhalten, fuhr also nur noch mit Gleichstrom. Sie sollte durch Wechselstromstöße entkuppelt werden (Bild 1).

Hierzu wurden beide Schalter 8 und 9 in die Stellung „Schalten“ (S) gelegt. Sollte die Lok mit gelösten Kupplungen wegfahren, so mußte dafür gesorgt werden, daß der Anker des Entkuppelmagneten 3 nicht abfiel. Durch Umlegen des Schalters 9 in die Stellung „Halbwelle“ (HW)

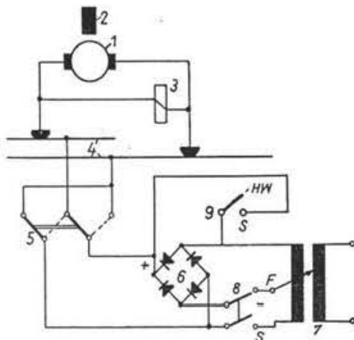


Bild 1 Kombinierte Steuerung mit Wechselstrom, Vollweg-Gleichrichtung und Halbwelle; 1 Läufer, 2 Permanentes Feld, 3 Entkuppelmagnet, 4 Gleis, 5 Fahrtrichtungsschaltung, 6 Gleichrichter, 7 Umformer 8 Rangierschalter, 9 Entkuppelschalter.

erhielt die Lok Fahrstrom und entfernte sich langsam mit gelöster Kupplung vom Zug. Die Fahrtrichtung wurde bei Streckenfahrt und bei Rangierfahrt von dem gleichen Fahrtrichtungsschalter bestimmt. Mir wurde übrigens von diesem System abgeraten, da der zum Entkuppeln benötigte Wechselstrom eine Entmagnetisierung des Feldmagneten bewirken würde. Tatsächlich habe ich eine derartige negative Wirkung nicht beobachten können, dafür aber eine andere: Wenn man zu lange auf die Entkuppeltaste drückte, wurde der Läufer heiß und die Lok verwandelte sich in eine „rauchende Dampflok“. Später griff, wie erwähnt, das Kollektiv der Hochschule für Verkehrswesen die Methode des Langsamfahrens mit Halbwelle auf. Wir hatten dazu einen besonderen Grund. Der Regelbereich unserer Lokomotiven erschien uns ungenügend für Modellanlagen, die wissenschaftlichen Zwecken dienen sollten. Die enge Anlehnung der Betriebsweise des Modells an die des „Urbildes“ (zu deutsch: Originals) erforderte Lokomotiven, mit denen sowohl Geschwindigkeiten von 4 km/h als auch solche von 120 km/h dargestellt werden können. Das wäre eine Steigerung der Regelfähigkeit auf das Dreißigfache. Tatsächlich konnten wir aber mit normalen Lokomotiven aus der industriellen Serienproduktion nur eine Regelfähigkeit auf etwa das Dreifache, mit sehr guten Einzelmodellen auf das Sechsfache, erzielen. Nach manchen Versuchen mit Getriebekupplungen, unter anderem mit hydraulischen Kupplungen, versuchten wir es mit der Halbwelle. Es gelang uns damit eine Steigerung der Regelfähigkeit auf das 180fache. Und das war ausreichend! Die Lok, eine zweimotorige Diesellok V 188 (Bild 2), mit je einer Schnecke und Zahnradkupplung, etwa 1 : 40 übersetzt, fuhr eine Spitzengeschwindigkeit von 72 km/h, bezogen auf den von uns gewählten Längsmaßstab 1 : 200 für die Gleisanlage, bei einer Fahrspannung von 20 Volt. Mit normaler Regelung (Vollwelle) wurde ihr Lauf bei 6 Volt kritisch. Sie fuhr dabei noch etwa 12 km/h. Bei Verwendung von Halbwellenstrom lief sie noch bei 3 Volt und erreichte dabei eine Geschwindigkeit von 0,4 km/h oder 0,06 cm/s.

Wie kam diese Erscheinung zustande?

Der gerichtete Wechselstrom zeigt noch eine starke Welligkeit gegenüber dem reinen Gleichstrom einer Batterie. Das Amperemeter zeigt eine durchschnittliche Stromstärke J_m an, da der Strom in der Sekunde 50 „Berge“ und 50 „Täler“ besitzt (Bild 3c). Im Bild 3 ist senkrecht die Stromstärke J und waagerecht die Zeit t aufgetragen. In dieser Form wird z. B. die Schwingung des Stromes durch einen Stromschreiber aufgezeichnet, wobei ein Meßstreifen durch ein Uhrwerk bewegt wird, während die Schreibfeder den Schwingungen des Stromes folgen kann.

Die sogenannten Amplituden, d. h. die größten Ausschläge einer Schwingung, sind beim Halbwellenstrom beträchtlich größer gegenüber der mittleren angezeigten Stromstärke, als bei Vollweggleichrichtung. Die Leistung läßt sich aber aus J u. R berechnen, d. h. aus dem mittleren Strom und dem Widerstand des Verbrauchers. Die hohen Amplituden des Halbwellenstromes bewirken, daß sich der Motor auch bei einer kleinen Leistung noch dreht und dabei sogar in der Lage ist, eine 2000 g schwere Lokomotive und einen Zug mit 120 Achsen gleichmäßig zu bewegen, während bei Vollweggleichrichtung die Amplituden schon bei etwa 6 Volt so gering sind, daß der Zug stehen bleibt.

Diese Erkenntnisse führten uns dazu, daß wir Regelgeräte für Halb- und Vollwellenbetrieb bauten. Zunächst mußte geprüft werden, ob sich die Einweggleichrichtung

Bild 2 Diesellokomotive V 188 in der Baugröße H0. Diese Modell-Lokomotive wurde von H. Kirsten, Hochschule für Verkehrswesen Dresden, gebaut.



[1]) Miniaturbahnen 1954, 44, S. 148. Miba-Verlag Nürnberg.

für den ganzen Regelbereich eignet. Diese Lösung wird erforderlich, wenn man die Vorschläge von Ing. Thorey, Göppingen, verwirklichen will. Nach diesen (DRP 705 300) wird Wechselstrom durch Stromventile (Selenzellen) aufgespalten, die Bereiche werden getrennt geregelt und zwei voneinander unabhängigen Lokomotiven zugeführt. Hier finden wir also ein ausgesprochenes Anwendungsbeispiel für den Halbwellenbetrieb (Bild 4).

Sei es, daß die Motoren der Lokomotiven auf diese Betriebsart besonders angepaßt werden müssen — auf die üblichen Industrieerzeugnisse angewendet, führt die Methode der Einweggleichrichtung für den ganzen Regelbereich zu keinem Erfolg. Die Lokomotiven werden stark vor der Belastung abhängig.

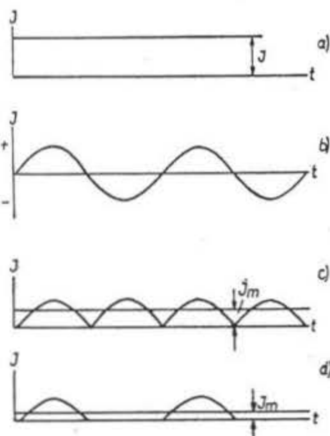


Bild 3 Stromdiagramme; a Batterie-Gleichstrom, b Wechselstrom, c Vollweg-Gleichrichtung, d Einweg-Gleichrichtung (Halbwelle).

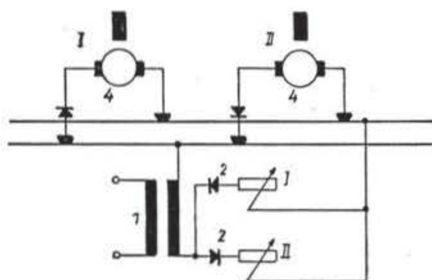


Bild 4 Zweizugbetrieb System Thorey; 1 Umspanner, 2 Trennzellen, 3 Regler, 4 Lokomotiven, 5 Ventilzellen in den Lok.

Für unsere Zwecke werden Lokomotiven gebraucht, deren Geschwindigkeit von der Belastung nahezu unabhängig, deren Drehzahl also der Spannung etwa proportional ist.

Um die Anfahr- und Bremszeiten nicht in das Belieben der Lokführer zu legen, sondern durch einstellbare Zeiten einen dem Urbild ähnlichen Betrieb zu erzwingen, wurden die motorischen Regelgeräte entwickelt. Die dem Modell fehlende Trägheit wird dabei durch einen Servomotor ersetzt, der den Regler öffnet oder schließt. Für das Rangieren erwiesen sich reine motorische Steuergeräte als zu schwerfällig. Sie mußten daher mit einer Handregelung für den Rangiergang kombiniert werden. Die Frage des Überganges vom Halbwellenbetrieb zur Vollweggleichrichtung in Verbindung mit motorischen Steuergeräten bot drei Möglichkeiten:

1. Der Übergang liegt im motorischen Bereich.
2. Der Übergang liegt an der Grenze zwischen beiden Bereichen.
3. Der Übergang liegt im Handregelbereich.

Es zeigte sich, daß es unmöglich war, einen Übergang von der Einweggleichrichtung zur Vollweggleichrichtung in den motorischen Regelbereich oder an die Grenze der Bereiche zu legen. Die einzelnen Lokomotiven reagierten verschieden auf die Spannungen beider Systeme. Es gab wechselnde Spannungen bei den gleichen Einstellungen des Handschalters. Dabei konnte es vorkommen, daß Lokomotiven beim Übergang von der „Halbwelle“ zur „Vollwelle“ abgebremst, andere dagegen unzulässig beschleunigt wurden. Im Bereich der Handregelung wird nur nach dem Voltmeter gefahren. Etwaige Spannungszusammenbrüche werden daher sofort ausgeglichen, während der eingestellte Servomotor seine Zeit braucht, um derartige Unregelmäßigkeiten auszugleichen, sich also nicht „betrügen“ läßt. Es blieb daher nichts anderes übrig, als die Übergangsstelle in den Bereich der Handregelung, etwa bei 7 Volt, zu legen. Das bedeutet, daß für die gleiche Stufe ein Wechselstrom von 16 Volt bei Einweggleichrichtung und von 9 Volt bei Vollweggleichrichtung bei den beiden Übergangskontakten herangeführt werden mußte (Bild 5).

Die Einwegzellen (2) bewirken einen Halbwellenstrom. Der übliche Polwendeschalter zwischen Gleichrichter (4) und Gleis arbeitet sowohl für Halbwellenstrom als auch für Vollweggleichrichtung. Statt der dargestellten einzelnen Einwegzellen (2) kann mit einem Trennschalter im Gleichrichterstromkreis gearbeitet werden. Dieser ist dann zwangsläufig mit dem Drehschalter (3) zu koppeln (Bild 6).

Nach unseren Erfahrungen ist es also zweckmäßig, Einweggleichstrom für den Rangiergang zu verwenden, dagegen nicht für den Streckengang. Der Übergang ist bei motorischen Steuergeräten mit zusätzlicher Handregelung in den Bereich der letzteren zu legen.

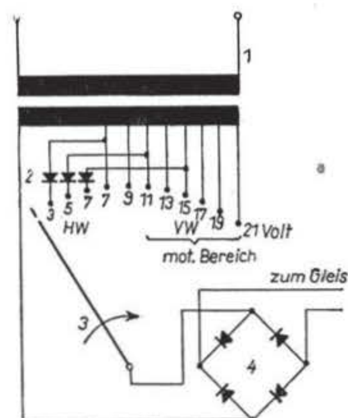


Bild 5 Übergang Halbwelle — Vollwelle; 1 Umspanner, 2 Einwegzellen, 3 Drehschalter, 4 Vollweggleichrichter.

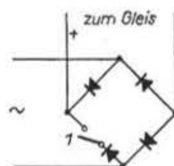


Bild 6 Trennschalter im Gleichrichterstromkreis; 1 Trennschalter.

5 JAHRE



EIN ALTER FACHHASE

Als alter Modelleisenbahner und einer der ersten Leser Ihrer Zeitschrift möchte ich nicht versäumen, Ihnen zum 5jährigen Bestehen Ihrer Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ meine größte Anerkennung und die herzlichsten Glückwünsche auszusprechen. Möge diese Fachzeitung auch weiterhin ihre Form und ihr Niveau beibehalten und auch in Zukunft die aktuellsten Ereignisse der Modellbahnwelt veröffentlichen.

Macht weiter so, und jedes Heft Eurer Zeitschrift wird von allen Lesern mit Spannung erwartet.

Mit den besten Wünschen für weitere Erfolge
Ihr gez. Walter Georgii

HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESEN

Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“, Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin, besteht am 1. 9. 1957 fünf Jahre. Das enge Band zwischen dieser einzigen Fachzeitschrift für Modelleisenbahner in der DDR und der Hochschule für Verkehrswesen kommt dadurch zum Ausdruck, daß sie von Anfang an im Beratenden Redaktionsausschuß durch ein Mitglied ihres Lehrkörpers vertreten ist. Der Zeitschrift ist es nicht nur gelungen, einen sehr großen Leserkreis zu erfassen, sondern infolge ihres hochstehenden Inhaltes ist sie im In- und Ausland weit über den Rahmen einer Zeitschrift, die vorwiegend Modellbauer anspricht, bekannt und geschätzt. Es wird überall hervorgehoben, daß das wissenschaftliche Niveau dieser Fachzeitschrift von keiner gleichartigen periodischen Veröffentlichung, die sich mit Modelleisenbahnen befaßt, erreicht wird.

Die Hochschule für Verkehrswesen Dresden beglückwünscht die Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ zu dieser Entwicklung und wünscht ihr weiterhin guten Erfolg.

gez. Prof. Dr. rer. pol. Günther

INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN
Zentralvorstand

Werte Kollegen!

Im Namen aller gewerkschaftlich organisierten Arbeiter, Angestellten, Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler der Deutschen Reichsbahn übermittelt das Sekretariat des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn den Mitarbeitern der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ und seinem Beratenden Redaktionsausschuß zu ihrem 5. Jahrestag des Bestehens die herzlichsten Glückwünsche.

Die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ hat sich nicht nur in ganz Deutschland, sondern auch im befreundeten und kapitalistischen Ausland bei den vielen Modellbahngruppen und Amateuren ein großes Ansehen erworben.

Dafür gebührt dem Redakteur, Kollegen Heinz Lenius, und auch dem fachwissenschaftlichen Mitarbeiter, Kollegen Horst Richter, besonderer Dank.

Möge es dem Kollektiv der Redaktion auch weiterhin gelingen, ein Sendbote und Sprachrohr des Friedens und Aufbauwillens der Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik zu sein und besonders unserer Jugend ihre ganze Aufmerksamkeit zu widmen.

Für die Lösung dieser wichtigen Aufgaben als unentbehrlicher Helfer und Vertrauensmann der Freunde des Modellbahnbaues wünschen wir weitere schöne Erfolge und versichern auch in Zukunft unsere Hilfe und Unterstützung.

gez. Rudolf Wilde

DAS TECHNISCHE ZENTRALAMT DER DR

Das Erscheinen der ersten Ausgabe der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im Jahre 1952 wurde nicht nur von allen Modelleisenbahnern in der Deutschen Demokratischen Republik freudig begrüßt, sondern die Zeitschrift wird auch von den „richtigen“ Eisenbahnern als wertvolles Hilfsmittel für die Förderung des Eisenbahnernachwuchses angesehen. Diese Zeitschrift füllte durch ihr Erscheinen eine seit 1945 bestehende Lücke aus und schaffte die Voraussetzungen zur sinnvollen und intensiven Verbreitung des Modellbahngedankens. Wie bei jeder Neuerscheinung waren wir zunächst alle skeptisch, können aber heute feststellen, daß die Zeitschrift in den Jahren ihres Erscheinens ihr Niveau ständig erhöht hat und heute im In- und Ausland als anerkannte Fachzeitschrift gilt. Das Technische Zentralamt fühlt sich noch besonders durch die jährlich durchgeführten Modellbahn-Wettbewerbe, in deren Kommissionen bisher stets ein Mitarbeiter des Technischen Zentralamtes vertreten war, verbunden.

Wir wünschen der Zeitschrift auch weiterhin vollen Erfolg und hoffen, daß auch in Zukunft die Qualität der veröffentlichten Beiträge den Leserkreis ständig erweitern wird.

gez. Dr. Puritz

FAHRT FREI

Liebe Kollegen von unserer „kleinen Fakultät“!

Fünf Jahre besteht nun die Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau „Der Modelleisenbahner“ und hat sich von Jahr zu Jahr sowohl in der Qualität ihres Inhalts als auch der grafischen Ausstattung bedeutend verbessert. Sie hat große Verdienste bei der Anleitung der Modelleisenbahnerzirkel, ja, für jeden Modelleisenbahnbauer überhaupt. Aber auch für den Eisenbahnfachmann und den Nachwuchs bei der Deutschen Reichsbahn ist diese Zeitschrift eine wahre Fundgrube an Wissenswertem. Die ständigen Spalten „Unser Lokarchiv“ oder „Bist du im Bilde?“ bringen soviel Lehrreiches und Interessantes aus dem Eisenbahnwesen, daß sie vielen Lesern des „Modelleisenbahners“ zum unentbehrlichen Helfer und Ratgeber wurden.

Wir wünschen dem Redaktionskollektiv unserer „kleinen“ Schwesterzeitschrift weitere Erfolge auf dem bisher beschrittenen Wege und hoffen, daß „Der Modelleisenbahner“ noch stärker als bisher auf unsere Jungen Pioniere und die Modelleisenbahnzirkel einwirkt und den Liebhabern des schönen Modelleisenbahnsports eine Zeitschrift bleibt, die man immer wieder liebend gern in die Hand nimmt.

gez. Herbert Bonnie

EIN 16-JÄHRIGER OBERSCHÜLER

An die Redaktion des „Modelleisenbahners“

Zum 5jährigen Bestehen der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im September 1957 möchte ich der Redaktion meine aufrichtigsten Glückwünsche übermitteln.

Seit 1953 bin ich eifriger Leser des „Modelleisenbahners“. Erst durch das Lesen angeregt, begann ich eine Modelleisenbahn zu bauen. Viele Anregungen und Baupläne konnte ich seitdem schon verwerten. Besonders gut hat mir die Artikelreihe „Geländemodellbau und Landschaftsgestaltung“ gefallen. Diese Artikelreihe war, wie fast alle Bauanleitungen, auch für die Jungen Modelleisenbahner gut verständlich.

Für die nächsten 5 Jahre und darüber hinaus wünsche ich dem „Modelleisenbahner“ weiter viel Erfolg und eine sich ständig vermehrende Leserzahl.

gez. Bernd Eydner



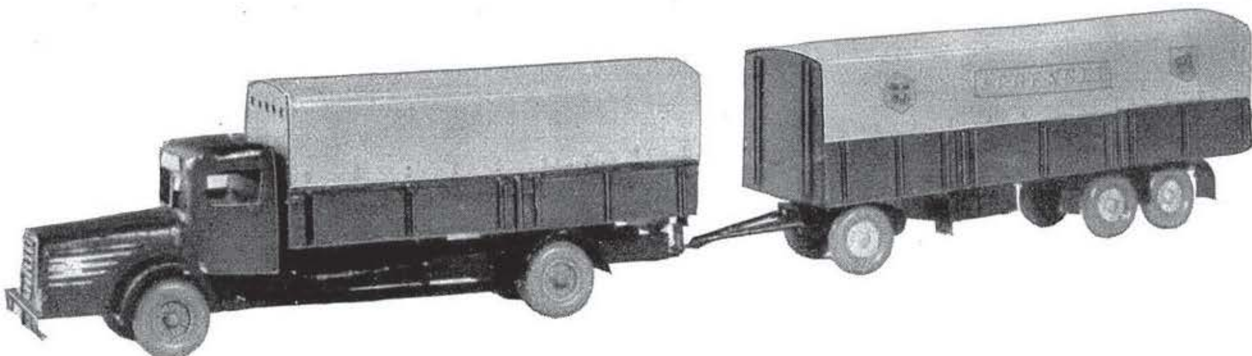
1

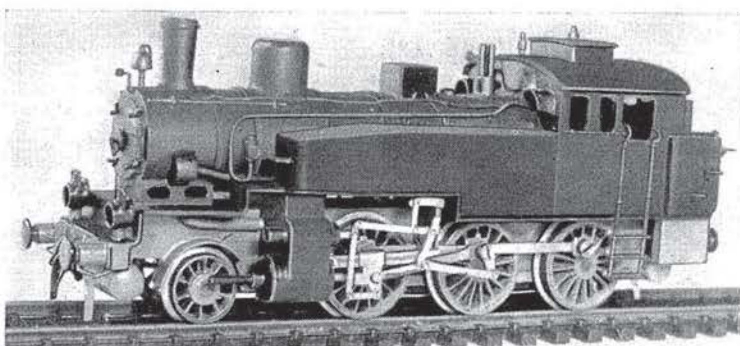
PREISGEKRÖNTE MODELLE

Fotos: G. ILLNER, Leipzig

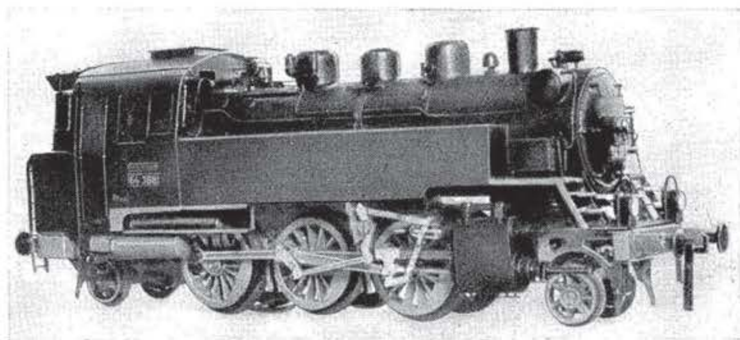


2





3



4

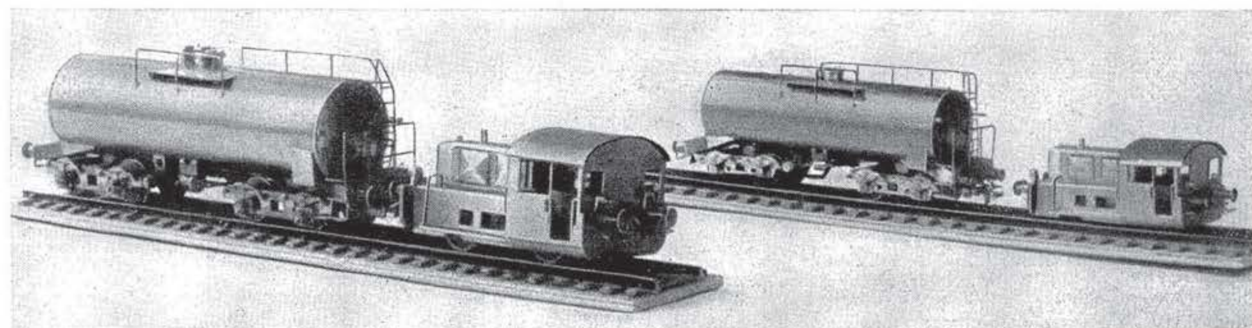
Bild 1 Für eine Reihe interessanter Gebäudemodelle in der Baugröße H0, zu denen auch das im Bild gezeigte Wohnhaus mit einzeln aufgeklebten Dachziegeln gehört, wurde dem 14jährigen Grundschüler Peter Opelt aus Oybin bei Zittau der 1. Preis der Bewertungsgruppe I zugesprochen.

Bild 2 Erstaunlich waren die zahlreichen Straßenfahrzeugmodelle, die der 15jährige Oberschüler Michael Günther aus Plauen neben drei Modell-Loks der Baureihen K^{ö}, 56 und E 94 zum Wettbewerb eingeschickt hat. Den zweiten Preis der Bewertungsgruppe II hatte er sich wohlverdient.

Bild 3 und 4 Zwei Monteure bauten je ein Modell einer Personenzug-Tenderlokomotive in verschiedenen Baugrößen und wurden beide dafür in der Bewertungsgruppe III ausgezeichnet. Das Bild 3 zeigt die Modell-Lok der Baureihe 74 in der Baugröße H0 von dem 32jährigen Horst Kohlberg aus Erfurt und das Bild 4 die Modell-Lok der Baureihe 64 im Maßstab 1 : 45 von dem 20jährigen Roland Buschan aus Heidenau/Sachs.

Bild 5 Vierachsiger Kesselwagen ohne Langträger und Kleinlokomotive, beide in den Baugrößen H0 und TT; eine hervorragende Leistung des 61jährigen Invalid-Schlossers Friedrich Busko aus Leipzig.

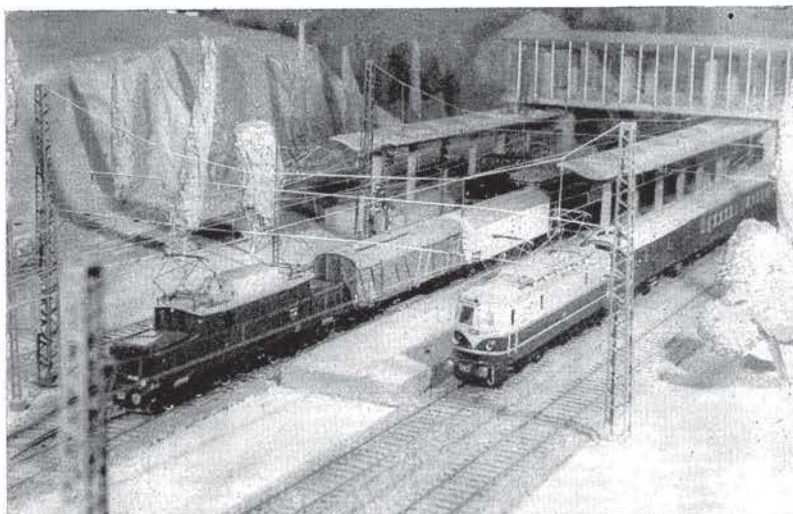
5

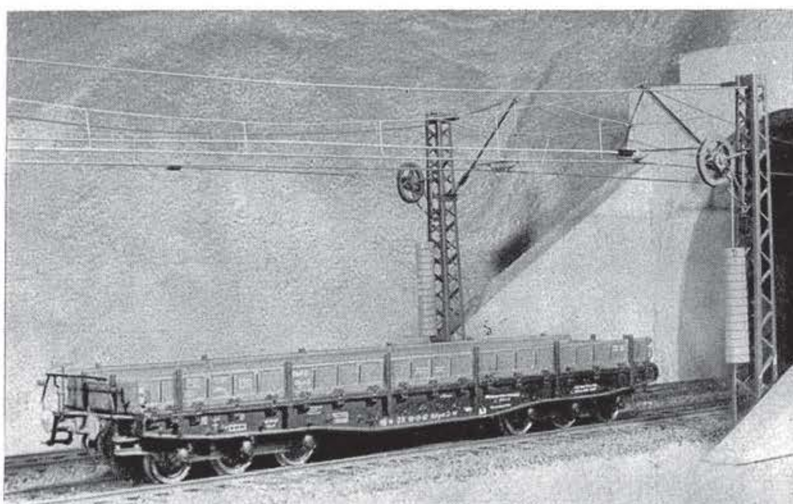


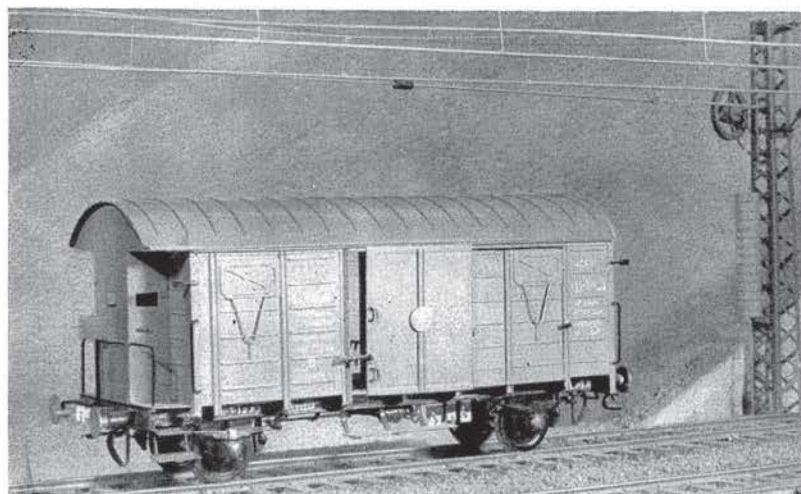
1:1 oder 1:45

Betrachtet man die auf den Bildern dieser Seite gezeigten Fahrzeuge, Gleis- und Fahrleitungsanlagen, so wird man zunächst im Zweifel sein, ob es sich hierbei tatsächlich um Nachbildungen handelt. Nur eins hat der Hersteller dem Vorbild vorweggenommen und damit unbewußt die modellmäßige Ausführung von Loks und Wagen markiert: Die Verwendung einer vereinfachten Schaku, die sich bei diesen 0-Fahrzeugen bisher sehr gut bewährt hat.

Alle Fahrzeuge sowie die Gleis- und Fahrleitungsanlagen wurden im Maßstab 1 : 45 gebaut von der Firma Rolf Stephan, Berlin-Lichtenberg, und auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 fotografiert von G. Illner, Leipzig.


1


2


3

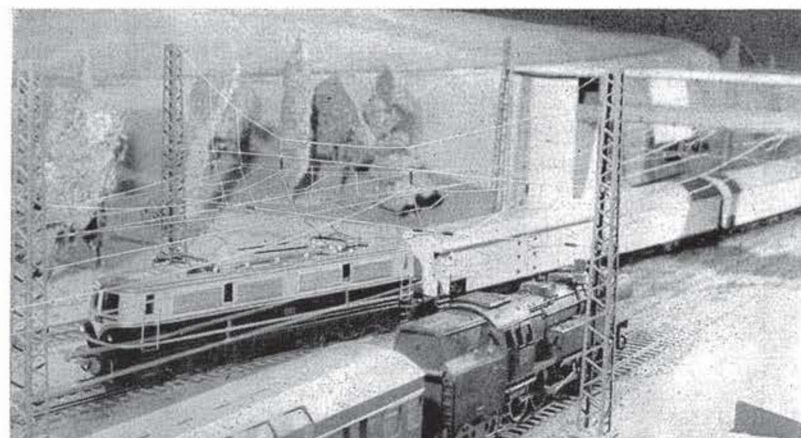

4

Bild 1 Hochbetrieb in einem Durchgangsbahnhof. Im Vordergrund ein aus B4ümpe-Wagen gebildeter Reisezug mit Lok der Baureihe E 05 der Polnischen Staatsbahn und eine Lok der Baureihe E 94 der DR vor einem Güterzug.

Bild 2 Das Vorbild dieses RRym-Wagenmodelles ist ein Schwerlastwagen (80 t Ladegewicht) mit eisernen Klapprungen, umklappbarem Bühnengeländer (zum Überladen von Fahrzeugen), 0,60 m hohen Seitenwänden und einer Ladelänge von 14,36 m. Der Wagen entspricht der geschweißten Bauart und ist zum Übergang auf Breitspurgleise geeignet.

Bild 3 Modell eines gedeckten Güterwagens für 20 t Ladegewicht mit Tonnendach und eingebautem Bremserhaus, der von der volkseigenen Waggonbauindustrie der DDR im Rahmen eines Exportauftrages für Syrien hergestellt wurde. Im Hintergrund: Funktionsfähiger Fahrleitungs-Abspannmast mit Spanngewicht.

Bild 4 Daß die Gitterwerke der Oberleitungsturmmaste aus 1,5 mm Winkelprofilen angefertigt worden sind, erwähnten wir bereits im Heft 3/57 auf der Seite 66.

Vor dem Doppelstockwagenzug eine Neubaulok der DR, Baureihe 65[10], vor dem Kühlwagenzug eine im VEB LEW „Hans Beimler" für die PKP gebaute elektrische Schnell- und Güterzuglok der Baureihe E 05.

Es fing so herrlich an ...

Wir meinen damit die Diskussion über den ersten Entwurf der „Richtlinien für die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner". Die erste Stellungnahme erhielten wir nämlich bereits vor Veröffentlichung der Beilage Heft 9/56 von der Station der Jungen Techniker Dresden/Stadt, die zufällig in den Besitz des Manuskripts gekommen war. In kurzer, knapper Form teilten die Jungen Modelleisenbahner uns ihre Meinung zu dem Entwurf mit und sprachen von ihren Erfahrungen. So schrieben sie u. a.: Bei der Durchführung von Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahnmodellbauer haben wir die Erfahrung gemacht, daß es zweckmäßiger und günstiger ist, vor der Behandlung der Aufgabe des Fahrdienstleiters, Zugführers, Lokführers und der Aufsicht die wichtigsten Signale und Kennzeichen der Deutschen Reichsbahn zu besprechen. Sie schlagen deshalb eine Veränderung der Anordnung der Stichworte im Punkt II a, 5 und 6, vor.

Am Schluß ihres Schreibens teilten sie uns dann noch mit, daß sie nach einer Beratung mit den Arbeitsgemeinschaftsleitern vom Eisenbahnmodellbau uns noch eine weitere, ausführliche Stellungnahme zusenden würden.

Ein sehr erfreulicher Beginn der Diskussion, dachten wir. Leider erfüllten sich unsere Erwartungen nicht. Ganze fünf weitere Beiträge in unserer Zeitschrift Der Modelleisenbahner waren das Ergebnis. Auch die zweite Stellungnahme unserer Dresdener Freunde vermissen wir noch heute. Mit Spannung warteten wir auch auf eine Stellungnahme der Station der Jungen Techniker Limbach/Oberfrohna. Sie hat bei jedem Modellbahnwettbewerb beachtliche Arbeitsergebnisse nachgewiesen.

Beim Treffen der Jungen Techniker und Naturforscher in Brandenburg/Havel 1957 traten die Stationen der Jungen Techniker des Bezirks Potsdam mit Ergebnissen aus der Tätigkeit ihrer Jungen Modelleisenbahner auf.

Im Heft 7/56 dieser Zeitschrift gaben Arbeitsgemeinschaften aus dem Haus der Jungen Pioniere Halberstadt und der Station der Jungen Techniker Bützow ihre Adressen an, um in Erfahrungsaustausch mit anderen Arbeitsgemeinschaften zu treten. Der zwei Monate später veröffentlichte Entwurf der Richtlinien bot ihnen gute Gelegenheit, ihre Meinung zu sagen und von ihren Erfahrungen zu sprechen. Bedauerlicherweise haben unsere Freunde nichts von sich hören lassen.

Alles in allem: In den Stationen und Schulen wird gearbeitet. Die praktischen Ergebnisse sind überall zu finden. Deshalb können wir mit dem bisherigen Umfang der Diskussion nicht zufrieden sein, sondern halten es für richtig, eine noch größere Zahl von Kollegen zu Wort kommen zu lassen.

Die erste Schlußfolgerung ist also:

Die Diskussion geht weiter!

Wenn auch die Zahl der bisher vorliegenden Meinungsäußerungen recht unbefriedigend ist, kann man vom Inhalt nur das Gegenteil sagen. Trotz der geringen Anzahl der Einsendungen zeigt sich bereits ein Ansatz zum Meinungsstreit. So vertritt Kollege Schadock vom Pionierpark „Ernst Thälmann", Berlin, die Meinung, daß man im Eisenbahnmodellbau mit Kindern bei der Baugröße 0 beginnen sollte. Kollege Kurt Singer aus der Station der Jungen Techniker in Hetschkau hält ihm jedoch andere Erfahrungen entgegen. Wenn auch die anderen Einsendungen im wesentlichen die Meinung des Kollegen Singer unterstützen, kann man jedoch das vom Kollegen Schadock aufgeworfene Problem noch längst nicht als ausdiskutiert betrachten. Im übrigen gibt der Entwurf der Richtlinien keinerlei Empfehlungen, mit welcher Baugröße zweckmäßigerweise begonnen werden soll, und diesen Mangel können wir in gemeinsamer Aussprache beseitigen. Es gibt noch eine ganze Reihe anderer Fragen, die in den Berichten und Stellungnahmen nur angetippt wurden. So z. B.: Können unsere Jungen und Mädchen ihre Weichen selbst bauen? Günter Barthel aus Erfurt und Alfred Kühne aus Ottendorf/Okrilla haben beide unterschiedliche Erfahrungen in dieser Hinsicht gemacht, was darauf deutet, daß sie andere Methoden in der praktischen Arbeit anwandten. Aus diesen beiden Beispielen läßt sich die zweite Schlußfolgerung ziehen:

„Die Diskussion braucht sich nicht eng an die Richtlinien anzuklammern, sondern gibt genügend Raum, alle praktisch interessierenden Fragen zu besprechen."

Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß sich alle Teilnehmer der bisherigen Diskussion mit den grundsätzlichen Gedanken der Richtlinien einverstanden erklärt haben. Alle bringen zum Ausdruck, daß die enge unmittelbare Verbindung zu den Werktätigen der Deutschen Reichsbahn einen wesentlichen Teil des Inhalts der Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner ausmachen muß. Daraus läßt sich die dritte Schlußfolgerung ziehen:

„Der vorliegende Entwurf — so unvollkommen und verbesserungsbedürftig er noch ist — gibt eine richtige Orientierung, die wir in der gesamten Diskussion weiter beibehalten müssen."

Noch einige besondere Worte zu den Bemerkungen unseres Kollegen Günter Barthel aus Erfurt. Aus der sehr gründlichen, sorgfältig durchdachten Darstellung im Heft 4/57 spricht die 3jährige Erfahrung seiner Arbeitsgemeinschaft an der Grundschule Erfurt/Hochheim und seine ganze Liebe zum Eisenbahnmodellbau. Es ist uns ein Bedürfnis, ihm für diesen Diskussionsbeitrag besonders zu danken. Sein Gegenvorschlag zu unserem ersten Entwurf sollte in der weiteren Diskussion außerordentliche Beachtung finden, zumal er sich in seinem Aufbau methodischen Erfahrungen bedeutend mehr annähert als unser erster Entwurf.

Der Entwurf des Kollegen Barthel stimmt in seinen Grundtendenzen durchaus mit unserem Entwurf überein. Kollege Barthel deutet jedoch viele inhaltliche Dinge lediglich nur an, die in unserem Entwurf (im übrigen nicht zu seinem Vorteil) ausführlicher angelegt sind, z. B. II c. Hier sollten vor allem weniger erfahrene Arbeitsgemeinschaftsleiter dazu sprechen, ob ihnen größere Ausführlichkeit eine bessere Hilfe wäre.

Wie eingangs schon gesagt: Es gilt noch manches zu überlegen, und je mehr wir miteinander sprechen, um so mehr werden wir uns verstehen und voneinander lernen.

Gerhard Schild
Zentralstation Junger Techniker
Berlin-Treptow

Modelleisenbahn-Klub Brünn

In Brno (Brünn) — ČSR, wurde ein aus 82 Mitgliedern bestehender Modellbahn-Klub gegründet. Der Klub wünscht einen regen Erfahrungsaustausch mit interessierten Modellbahnfreunden.

ZVEME VŠECHNY ZÁJEMCE O MODELÁŘSTVÍ ŽELEZNIC KE SPOLUPRÁCI!

I. MORAVSKÝ KLUB MODELÁŘŮ ŽELEZCIC V BRNĚ při SVAZARMŮ okr. BRNO VI.

Eisenbahner mit Leib und Seele

Als ein schöner Septembertag, an dem der Sommer sich noch einmal gewehrt hatte, dem Herbst die Jahreszeit zu überlassen, zur Neige ging, kam der alte Paul Seltmann, der Rangierer unseres kleinen Bahnhofs, zu mir aufs Stellwerk und wollte die Signallaternen holen, um sie aufzuziehen. Ich hatte sie in einer Zugpause angezündet und reguliert, und Paul sollte sie nun an die Signale bringen.

Wie üblich bei solchen Gelegenheiten, ergab sich da ein kleiner Plausch, den ich mit Paul immer besonders gern führte, da mich mit ihm mehr als bloße Kollegialität verband. Ich schätzte den alten Rangierer im Stillen nämlich ganz besonders, da ihn drei Eisenbahnertugenden in hohem Maße auszeichneten: Einsatzbereitschaft, Verantwortungsbewußtsein und Treue. Wenn ich auch viel jünger als Paul war, zu den jüngsten Eisenbahnern auf unserem Bahnhof gehörte ich schon nicht mehr, und unser Rangierer war mir seither immer ein großes Vorbild gewesen. Aus unserem Plausch wurde an diesem Tage aber ein Gespräch, was mich sehr nachdenklich machte, und das kam so:

Ganz unvermittelt waren wir auf Karl-Heinz zu sprechen gekommen, Karl-Heinz, einen jungen, intelligenten Burschen, unseren jüngsten Kollegen. Er hatte im vergangenen Jahr seine Lehrausbildung beendet, die Prüfung mit Auszeichnung bestanden und sollte nach einer gewissen Zeit praktischen Einsatzes auf unserem Bahnhof die Ingenieurschule für Eisenbahnwesen besuchen. Auf Grund seiner Vielseitigkeit und Befähigung war er auf fast allen Dienstposten unseres Bahnhofs ausgebildet und eingesetzt worden. Mit Karl-Heinz hatte ich etwas besonderes gemeinsam: Unsere Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Schon als Lehrling war er oft zu mir aufs Stellwerk gekommen und hatte sich von mir Dinge vom großen Vorbild unserer Modelleisenbahn erklären lassen, die weit über dem Niveau der von ihm geforderten Ausbildung lagen. Karl-Heinz begriff sehr rasch und vermochte auch auf Grund seiner handwerklichen Fertigkeiten seine daheim gegründete Modelleisenbahn in vielen Einzelheiten so vorbildgetreu gestalten, wie sie eigentlich nur die glückliche Verbindung von Berufs- und Modelleisenbahner hervorbringen konnte. Nach abgeschlossener Ausbildung und wenigen Monaten der Praxis konnte man ihm getrost nachsagen, daß er vor allem in das Wesen des Betriebsdienstes der Eisenbahn tief eingedrungen war, sowohl seine Vorschriften und Regeln als auch die praktische Arbeit beherrschte.

Der alte Rangierer wußte das alles auch. Er wußte auch, daß ich viel Einfluß auf Karl-Heinz nehmen konnte, vielleicht, weil ich seinem Lebensalter um vieles näher stand als er und weil — nun eben wegen der Modelleisenbahn. Warum er aber so beharrlich das Gespräch über Karl-Heinz weiterführte, konnte ich anfangs nicht verstehen. Er mußte es merken, denn er ließ mich dann aber schnell und etwas unsanft begreifen: „Du", sagte er nämlich zu mir, „der Karl-Heinz wird nie ein Eisenbahner!"

Ich war erschrocken. Mochte er damit auch mich meinen? Die Modelleisenbahn und die gemeinsame Fachsimpelei mit Karl-Heinz, bei der der alte Rangierer zuweilen gar nicht mehr mitkam? —

Paul Seltmann schien mir mein Entsetzen und meine Vermutungen vom Gesicht abgelesen zu haben, denn er legte sogleich seine Hand auf meine Schulter und sagte mit zusammengekniffenen Augen, aus deren Spalt erst ein Lächeln, dann aber ein ernster Ausdruck sprach: „Fühle dich nicht mit getroffen! Du gehörst zu uns! Ich weiß es. Ich habe euch zwei einmal belauschen können. Ihr unterhieltet euch über Lokomotiven. Ich hatte den Eindruck, als wollte dir der Karl-Heinz schon etwas vormachen. Es ging wohl sehr lebhaft her zwischen euch zwei beiden. Karl-Heinz deckte dich mit Fachausdrücken und technischen Merkmalen ja bald zu. Ich weiß nicht, wie dir zumute gewesen ist. Aber es schien mir auch nicht, als sei es das letzte Argument der Verzweiflung, als du ihm schließlich sagtest: Wenn ich nachts bei offenem Fenster ohne Schlaf im Bett liege, dann erkenne ich die ‚Achtundfünfziger' schon am Trommeln ihrer drei Zylinder. Ich erkenne viele Loks einzig schon an ihrem Pfeifsignal, sagtest du noch. Und dann sprachst du, daß die Lokomotiven für dich einen Herzschlag und einen Atem und eine Stimme haben, daß sie für dich von Leben erfüllt sind. Und darauf hat sich der Karl-Heinz vor Lachen bald ausgeschüttet und alles für Unsinn und Verstiegenheit erklärt.

Wer sprach nun als Eisenbahner? Der Karl-Heinz oder du? —

Karl-Heinz ist zwar ein intelligenter Bursche. Er soll deswegen ja auch noch gefördert werden. Unser Staat bietet ihm dazu ja alle Möglichkeiten. Und kluge junge Menschen kann unsere Eisenbahn gut gebrauchen. Aber ein Eisenbahner muß auch ein Herz haben. Gerade zu unserem Beruf gehört eine innere Einstellung, gehören Liebe und die Bereitschaft, dann und wann auf einige Annehmlichkeiten des Lebens verzichten zu können!"

Ich schwieg betreten. Als ich endlich glaubte, etwas erwidern zu müssen, dachte ich an Karl-Heinz und verteidigte ihn: „Er ist eben noch sehr jung!" Diese Feststellung galt aber für den alten Paul Seltmann nicht! Heftig entgegnete er: „Ich sagte ja eben, wer sich den Eisenbahnerberuf erwählt, muß sich selbst als junger Mensch schon bewußt sein, was von einem Eisenbahner gefordert wird und welche verantwortungsvolle, aber schöne Arbeit ihn erwartet. Weiß er das und geht er dann in seiner Arbeit auf, kann er nie mehr von ihr lassen. Und so ist es recht. Er wird dann nicht ungehalten sein, wie es Karl-Heinz war, als er mich im Rangierdienst einmal vertreten mußte und die Unbilden der Witterung ihn seinen Dienst nicht als sportliche Abwechslung erscheinen ließen. Er wird auch nicht wegen aller möglichen Anlässe einen besonderen Dienstplan für sich beanspruchen und erwarten. Sein Beruf und seine Arbeit, die nie still liegen kann, gehen in allen Dingen vor. Und ist er auch noch so klug, deswegen muß er nicht gleich als Aktivist ausgezeichnet werden, wie es sich Karl-Heinz einbildet. Eisenbahner muß es auf allen Bahnhöfen geben. Eisenbahner, die ihren Beruf lieben, auf die Verlaß ist und die immer zur Stelle sind. Und solche Eisenbahner, nur solche, können sich so nennen und sind die Stützen unseres großen Betriebes. Eine von Grund auf und in allen Beziehungen wohlmeinende Einstellung gehört zu unserer Arbeit, wenn sie gelingen und uns allen nützen soll. Acht Jahre gibt es am 7. Oktober unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat. Wie lang und wie schwer war der Weg dorthin! Doch konnte er Wirklichkeit werden, wenn nicht alle, die geholfen haben, ihn zu erbauen, mit Liebe und Hingabe an dieser Arbeit dabei gewesen wären? —

Wenn du also wieder mit Karl-Heinz zusammenkommst, dann mache ihm das klar. Er muß klug genug sein, um auch das verstehen zu können. Aber nicht nur Karl-Heinz! Auch die anderen jungen Modelleisenbahner, die ihr kennt und von denen ihr wißt, daß sie ihre ernsthafte Beschäftigung mit der Modelleisenbahn zum Berufseisenbahner fördern soll, die müssen wissen, was den wahren Eisenbahner ausmacht. Der Bergmann sagt: ‚Ich bin Bergmann! Wer ist mehr?'. Wir wollen sagen können: ‚Wir sind Eisenbahner, mit Leib und Seele!'"

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0

Руководство для изготовление вагонного депо в масштабе «Н 0». Часть 1. Бункер с краном.

Plan de construction d'un atelier de reparation de chemin de fer dans les dimensions H0. 1re partie: Dépôt de charbon avec grue

Construction Plan of a Railroad Shop of Size H0. Part I Bunker for Locomotive Coal with Crane

DK 688.727.836.22

Teil 1 Kohlenbansen mit Kran

In diesem Heft beginnen wir mit einer Bauplanreihe für ein kleines Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0. Rücksichtnehmend auf die beschränkten Platzerverhältnisse vieler Modelleisenbahner und auf die vielen kleinen Modellbahnanlagen wurde vom Verfasser ein Bahnbetriebswerk entworfen, das sehr gut auf dem End- oder Anfangsbahnhof einer kleinen Nebenbahn, aber auch auf einem kleineren Durchgangsbahnhof seinen Platz finden kann.

Das Bw besitzt neben einem Kohlenbansen mit Kran einen einständigen Lokschuppen mit Werkstatt, einen Wasserturm, eine Ausschlackgrube, einen Schlackenbansen, eine Verwaltungsbaracke und einen Wellblechschuppen für die Draisine der Bahnmeisterei. Einzelheiten werden in den Baubeschreibungen erläutert.

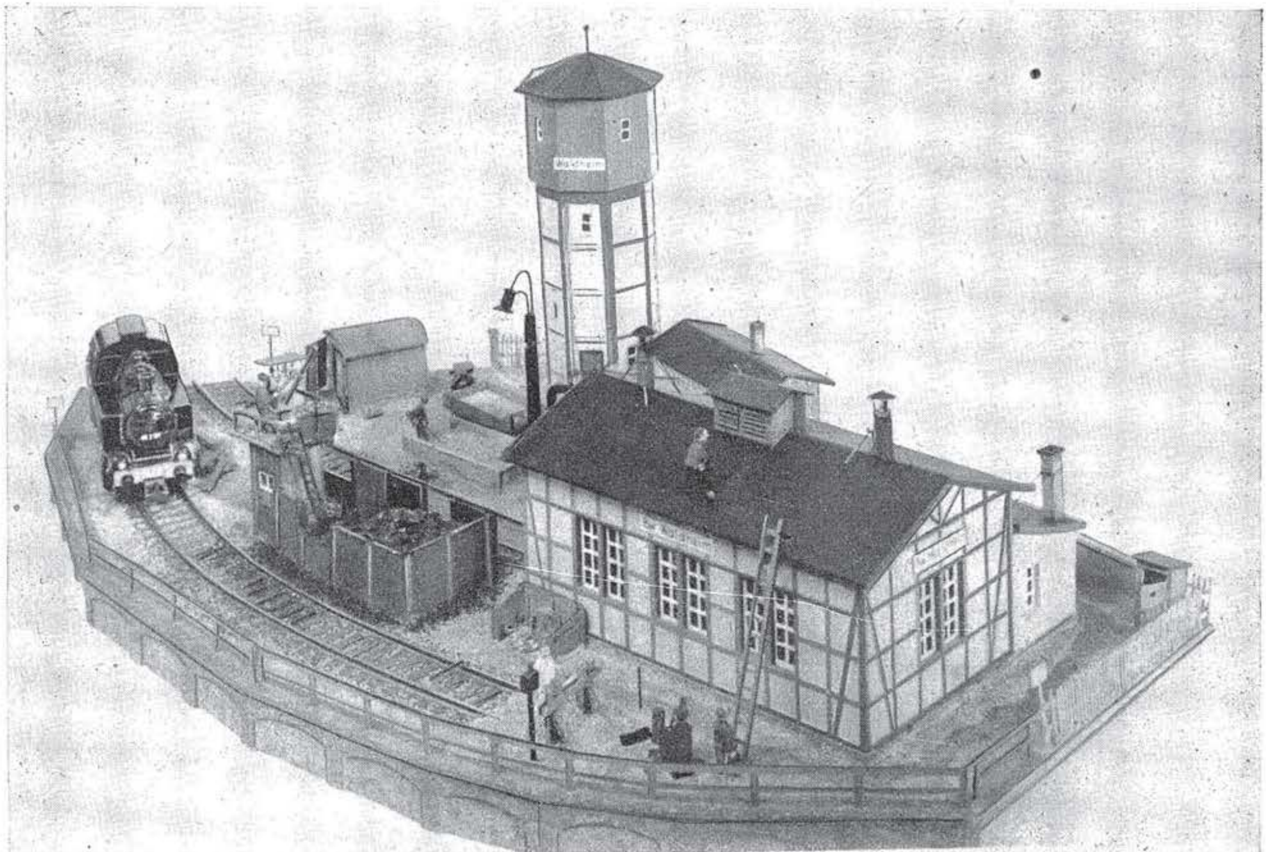
In wenigen Sätzen sollen noch einmal die Aufgaben eines Bahnbetriebswerkes (Bw) erläutert werden. Ein Bw dient der Unterhaltung und Versorgung der Lokomotiven mit Betriebsstoffen. Je nach der Anzahl der beheimateten Lokomotiven wird seine Größe berechnet. Im Lokschuppen, dem meistens eine Werkstatt angegliedert ist, werden die Lokomotiven untersucht. Hier werden auch kleinere Reparaturen ausgeführt. Außerdem werden die Lokomotiven dort während der Betriebspausen abgestellt. Am Kohlenbansen und am Wasserkran werden die Lokomotiven mit den notwendigen Betriebsstoffen versorgt. Oft ist eine eigene Wasserversorgung im Bw vorhanden. Das Wasser wird in einem Wasserturm gesammelt und fließt von dort zu den Wasserkränen.

Baubeschreibung

Das Bw liegt unmittelbar an einem Gleisbogen. Das ergab sich aus dem Gesamtaufbau meiner Modellbahnanlage Waldheim — St. Annen (siehe „Der Modelleisenbahner" 5 [1956], S. 336). An der Südseite führt die Hauptstrecke vorbei. Auf der Nordseite wird das Bw durch die Böschung des Nebenbahngleises begrenzt, die teilweise durch eine Stützmauer abgefangen wird und in die ein Ölkeller eingebaut wurde.

Auf der Grundplatte (4 bis 6 mm dicke Hartfaserplatten o. ä. Material) werden zuerst die Standorte der einzel-

Bahnbetriebswerk Waldheim in Baugröße H0. Lokschuppen und Kohlenbansen entsprechen in ihrer Ausführung dem hier veröffentlichten Bauplan. *Foto: Zentralbild*



nen Gebäude usw. aufgerissen und dann die Gleise montiert. Die Ausschlackgrube wird dabei gleich mit eingebaut.

Der Kohlenbansen entsteht aus „Altschwellen". Die einzelnen Wände werden mit den Stützschwellen versehen und, wie im Grundriß angegeben, auf die Grundplatte geklebt (sh. Zeichng. Nr. 70.1, Bl. 1). Dann wird der Kranunterbau angefertigt. Auf die Wände werden Tür und Fenster geklebt und diese mit dem Fußboden des Kranunterbaues lfd. Nr. 5 zum Unterbau zusammengeleimt. Die Kranbühne lfd. Nr. 7 wird der besseren Haltbarkeit wegen aus Sperrholz angefertigt und mit den angegebenen Bohrungen versehen. Dann werden die Tragbalken lfd. Nr. 8 und 9 angeklebt und Teil 7 auf dem Kranunterbau lfd. Nr. 6 befestigt. Die Teile für die Bühnengeländer lfd. Nr. 12 bis 15 werden in die Bohrungen der Kranbühne geleimt und der fertige Kranunterbau auf die im Schnitt A — B bezeichneten Stelle geklebt.

Nun kann der Kran montiert werden. Zuerst wird der Krandrehkranz lfd. Nr. 17 der Zeichnung entsprechend zusammengebaut, dann der Kranausleger lfd. Nr. 20 in die Bohrung c des Krankörpers lfd. Nr. 19 geleimt und die Verstrebung angebracht. Es genügt, mit einer Nadel kleine Löcher an den entsprechenden Stellen des Krankörpers einzustechen und die Drähte einzudrücken. Dann nimmt man einen dünnen Faden, wickelt ein Ende mehrere Male auf einen Nagel oder ein Stück Draht, klebt ihn auf den Krankörper lfd. Nr. 19, zieht den Faden straff über den Ausleger und klebt ihn fest. Erst jetzt wird die Kransäule lfd. Nr. 18 in die Bohrung b des Krankörpers geleimt. Die Zahnräder bzw. der Motor (Attrappen) sind lt. Zeichnung anzukleben. Danach versehen wir das Krandach lfd. Nr. 21 mit den Dachstützen, die in gleicher Weise befestigt werden, wie beim Ausleger beschrieben wurde.

Der Kran wird auf den Krandrehkranz geklebt und der aus Holz zu schnitzende Kranführer so mit den Füßen und dem Körper angeklebt, daß er sich mit dem Kran drehen kann. Der Aufhängebügel wird an das Kranseil gebunden. Die Kohlenhunte werden aus den Teilen lfd. Nr. 26 und 27 zusammengeklebt und abgekniffene Nagelköpfe als Räder angeleimt. Hat man die Aufhängebolzen lfd. Nr. 29 montiert, werden die Hunte mit schwarz gefärbtem Gips-Sägemehl-Gemisch gefüllt. Damit füllen wir auch den Kohlenbansen. Nachdem wir dieses Gemisch (Kohlen) mit Plakatfarbe schwarz gestrichen haben, bestreichen wir es nochmal mit Leim und streuen Brikettgrus darauf. Nach dem Trocknen werden die Kohlen mit farblosem Lack gespritzt, um ein steinkohlenähnliches Aussehen zu erreichen.

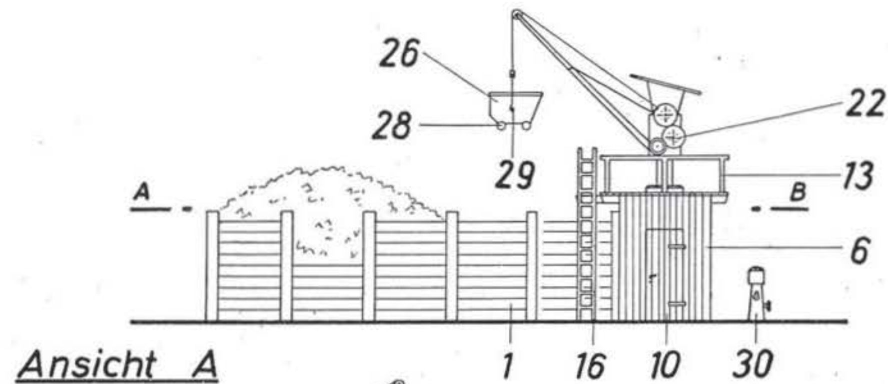
Den Hydranten lfd. Nr. 30 schnitzen wir aus einem Stück Rundholz. Die Schlauchanschlußstutzen werden durch Nagelköpfe dargestellt, die an den entsprechenden Stellen vorsichtig in das Holz zu drücken sind.

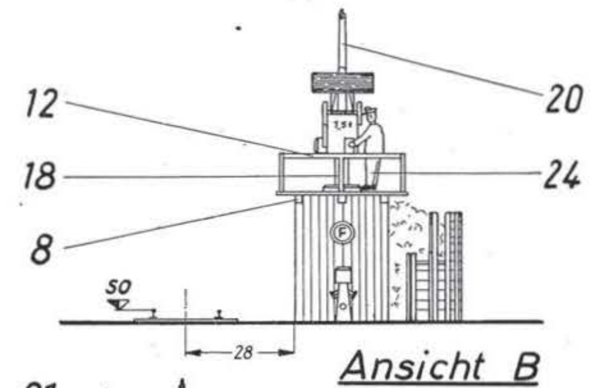
Bansenwände, Kranunterbau, Leiter usw. werden braunocker-schwarz angestrichen, um den Eindruck von schmutzigem, verwittertem Holz zu erzielen. Der Kran wird grau und schwarz, die Kohlenhunte werden ebenfalls schwarz und der Hydrant wird grau (der Kopf rot) angestrichen. Wir verwenden zur Farbgebung am zweckmäßigsten Plakatfarbe.

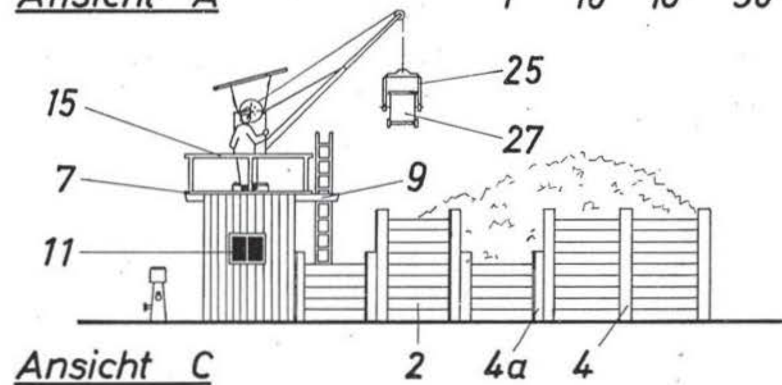
In einem der nächsten Hefte wird der Bau eines Lokschuppens beschrieben.

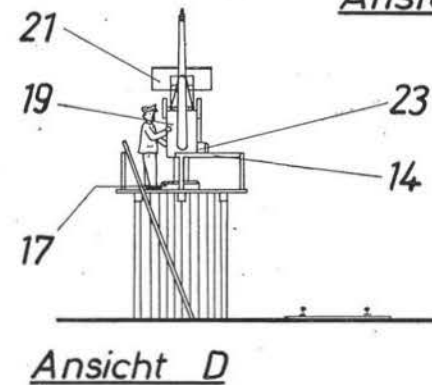
Stückliste zum Bauplan für einen Kohlenbansen mit Kran

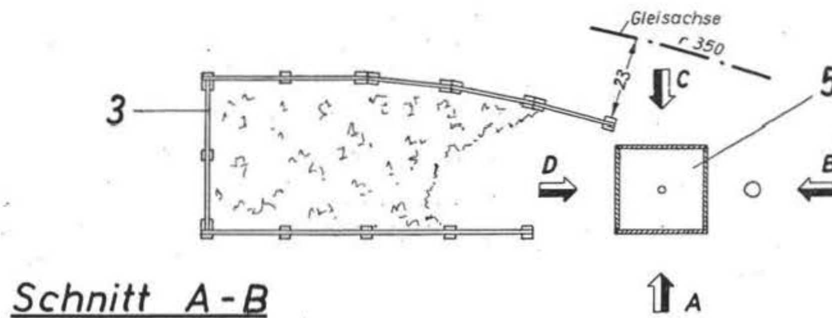
Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Bansenseitenwand (Ansicht A)	Pappe	88 × 27 × 1 mm
2	1	Bansenseitenwand (Ansicht C)	Pappe	110 × 27 × 1 mm
3	1	Bansenstirnwand	Pappe	40 × 27 × 1 mm
4	24	Stützschwelle	Pappe	30 × 3 × 1,5 mm
4a	8	Stützschwelle	Pappe	18 × 3 × 1,5 mm
5	1	Fußboden des Kranunterbaues	Sperrholz	22 × 22 × 3 mm
6	1	Wände des Kranunterbaues	Pappe	92 × 34 × 1 mm
7	1	Kranbühne	Sperrholz	34 × 34 × 0,8 mm
8	5	Tragbalken	Holzleiste	2 × 2 mm, 5 mm lg.
9	1	Tragbalken	Holzleiste	2 × 2 mm, 12 mm lg.
10	1	Tür	Pappe	10 × 25 × 0,5 mm
11	1	Fenster	Pappe	14 × 12 × 0,5 mm
12	1	Bühnengeländer (Ansicht B)	Sperrholz	30 × 11 × 0,8 mm
13	1	Bühnengeländer (Ansicht A)	Sperrholz	34 × 11 × 0,8 mm
14	1	Bühnengeländer (Ansicht D)	Sperrholz	16,5 × 11 × 0,8 mm
15	1	Bühnengeländer (Ansicht C)	Sperrholz	34 × 11 × 0,8 mm
16	1	Leiter	Pappe	47 × 5 × 0,8 mm
17	1	Krandrehkranz	Sperrholz	10 mm ∅, 1,5 mm dick
18	1	Kransäule	Rundholz	4 mm ∅, 9 mm lg.
19	1	Krankörper	Holz (Linde)	8 × 8 × 12 mm
20	1	Kranausleger	Strohhalm	1 ... 2 mm ∅, 52 mm lg.
21	1	Krandach	Pappe	20 × 16 × 0,5 mm
22	3	Zahnradattrappe	Pappe	1 mm dick, 6 mm ∅
23	1	Motorattrappe	Rundholz	4 mm ∅, 5 mm lg.
24	1	Kranführer	Holz (Linde)	8 × 8 × 25 mm
25	1	Tragbügel für Hunte	Blech	12 × 12 × 0,3 mm
26	4	Kohlenhuntseitenwand	Pappe	14 × 8 × 1 mm
27	2	Kohlenhuntstirnwand u. -boden	Pappe	26 × 7,5 × 0,3 mm
28	8	Rad	Nagelkopf	2 mm ∅, 4 mm lg.
29	2	Aufhängebolzen	Draht	0,5 mm ∅, 12 mm lg.
30	1	Hydrant	Rundholz	4 mm ∅, 14 mm lg.



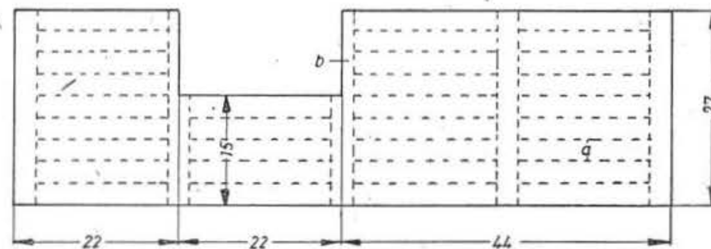




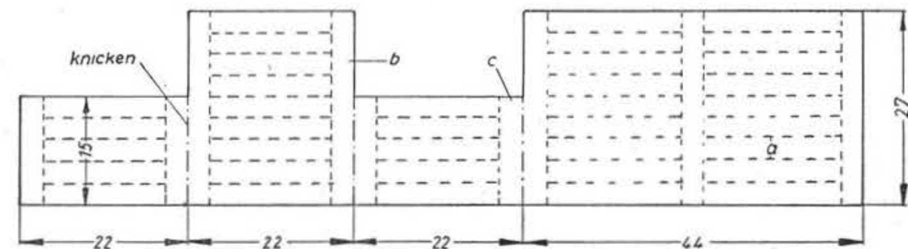




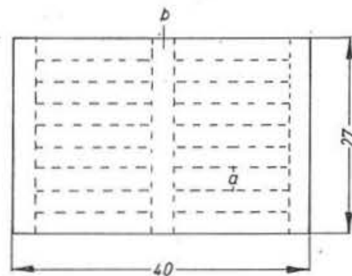
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	5. Mai				
Geprüft	6. Mai				
Maßstab 1:2	Kohlenbansen mit Kran Ansichten A ··· D, Schnitt A-B			Zeichgs. Nr. 70.1 Bl. 1	



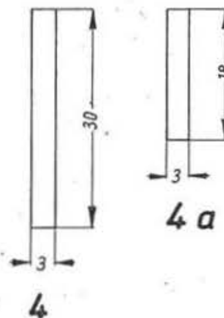
1 a = mit Messer ritzen. b = Teil 4 aufkleben.



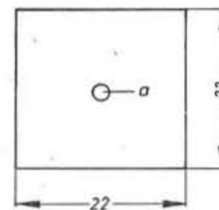
2 a und b siehe Teil 1. c = Teil 4a aufkleben.



3 a und b siehe Teil 1.

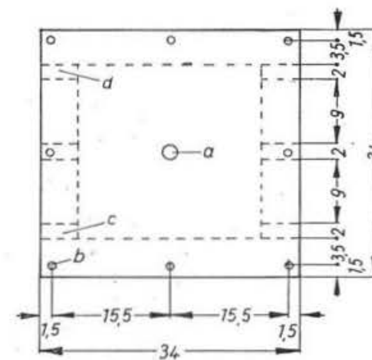


4



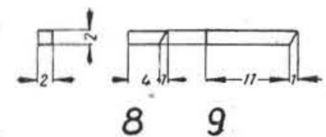


5 a = Bohrung 2 mm ϕ

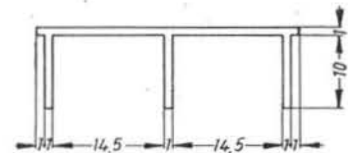


7

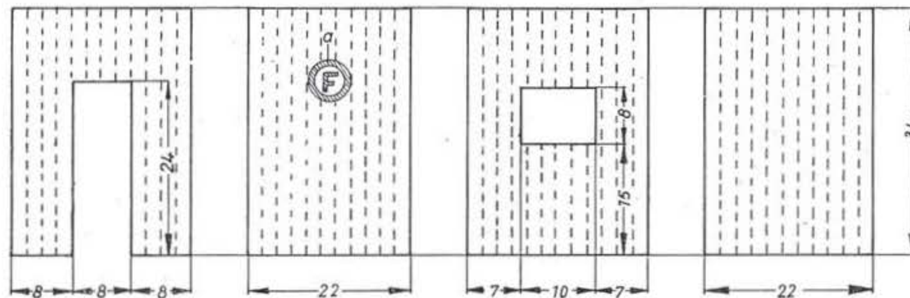
a = siehe Teil 5.
b = Bohrung 1 mm ϕ.
c = Teil 8 unterkleben.
d = Teil 9 unterkleben.



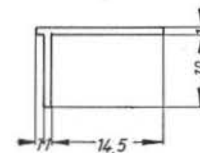
8 9



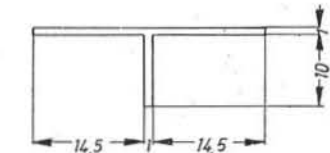
13 und 15



6 Mit Messer senkrecht ritzen. a = Pappscheibe 6 mm ϕ, 0,3 mm dick aufkleben.

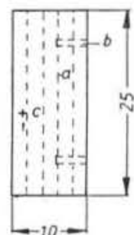


14



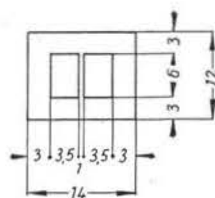
12

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	7. Mai	[signature]			
Geprüft	8. Mai	[signature]			
Maßstab 1:1	Kohlenbansen mit Kran			Zeichgs. Nr. 70.1	Bl. 2
	Einzelteile Nr. 1 ··· 9, 12 ··· 15				

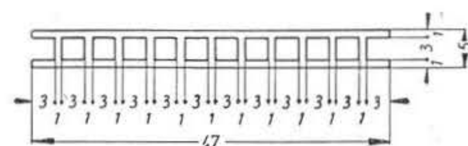


10

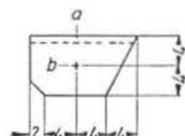
a = siehe Teil 1.
b = Pappstreifen 10 x 1 x 0,2 mm aufkleben.
c = Türklinke aus Draht anbringen.



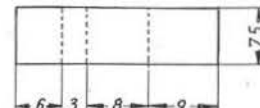
11



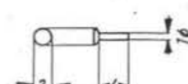
16



26

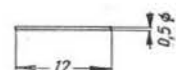


27

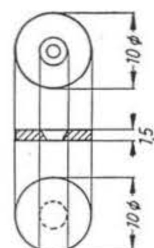


28

a = nach Zusammenbau des Wagens Pappstreifen 44 x 1 x 0,3 mm aufkleben.
b = Bohrung 0,5 mm φ für Teil 29.



29



a Sperrholz 1,5 mm d.

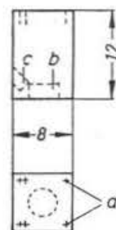
b Pappe 0,5 mm d.

c Nagel.

17

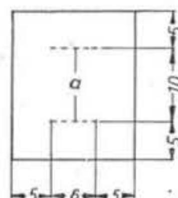
Teil a aussägen, Loch bohren, Teil c hindurchstecken, Kopf festkleben und Teil b auf Teil a kleben.

Drehkranz muß sich in den Bohrungen der Teile Nr. 5+7 leicht drehen



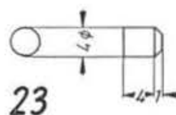
19

a = Löcher 0,5 φ, 2 mm tief einstechen.
b = Bohrung 4 φ, 2 mm tief.
c = Bohrung 2 φ.

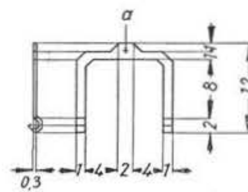


21

a = Dachstützen aufkleben.



23

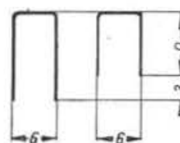


25

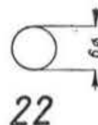
a = Öse aus Draht 0,5 φ biegen.

1,5 3

Draht 0,5 φ

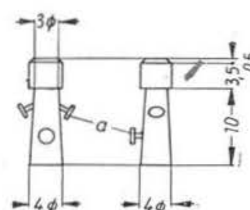


Vordere Hintere Dachstütze



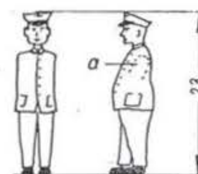
22

Mit Bürolocher herstellen!



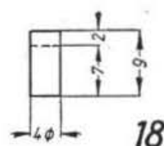
30

a = Nagelköpfe 2 φ, 3 mm lg. eindrücken (Schlauchstutzen).



24

Arme aus 0,5 mm d. Pappe ausschneiden und bei a aufkleben.

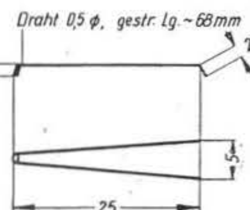


18

1φ a b 2φ 20 30 2

20

a = Verstrebung. b = in Teil 19 einleimen.



a = Verstrebung.

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	8. Mai	[signature]			
Geprüft	9. Mai	[signature]			
Maßstab 1:1	Kohlenbansen mit Kran Einzelteile Nr. 10, 11, 16 ··· 30			Zeichgs. Nr 70.1	Bl 3

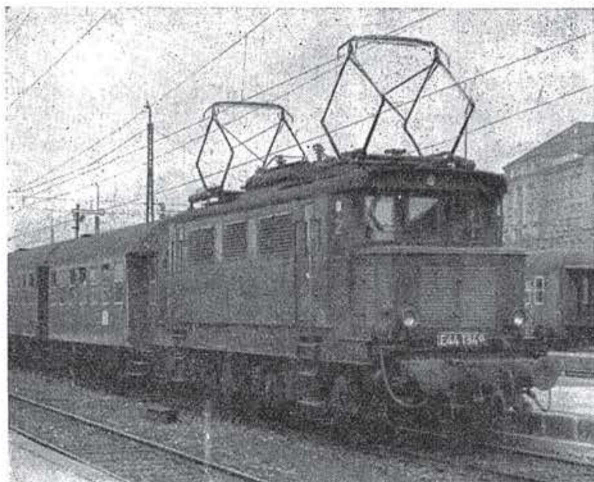


Foto: Rainer Voß, Jena

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 39

Das obenstehende Bild zeigt einen Reisezug, der mit einer Lok der Baureihe E 44 bespannt ist. Bei oberflächlicher Betrachtung der Lok wird zunächst nur das hinter der Loknummer E 44 134 hochgestellte „G" als Besonderheit auffallen. An der Lok befindet sich aber auch noch eine Einrichtung, die an den anderen Lokomotiven der gleichen Baureihe ohne die Zusatzbezeichnung „G" nicht zu finden ist. Um welche Einrichtung handelt es sich und von welchem Begriff wird der Buchstabe „G" abgeleitet sein?

Lösung der Aufgabe 38 aus Heft 9/57

Unsere Leser werden bei genauer Betrachtung des Bildes auf der Seite 259 festgestellt haben, daß das Signal Ra 7 von rückwärts fotografiert wurde. Das war bei diesem Signal auch ohne weiteres möglich, denn es ist das einzige Signal, das, abgesehen von der unterschiedlichen Neigung des Balkens, beiderseits gleichmäßig ausgeführt sein muß. Mit diesem Bild wurden wir auf einen Fehler in der entsprechenden Beschreibung aufmerksam gemacht. Die hinter dem Balken drehbar gelagerte Scheibe muß nämlich nicht immer weiß, sondern sie kann auch schwarz angestrichen sein (Heller Hintergrund = schwarze Scheibe, dunkler Hintergrund = weiße Scheibe). Der weiße Rand auf schwarzen Scheiben soll dabei lediglich die bei Dunkelheit beleuchtete Scheibe besser kenntlich machen.

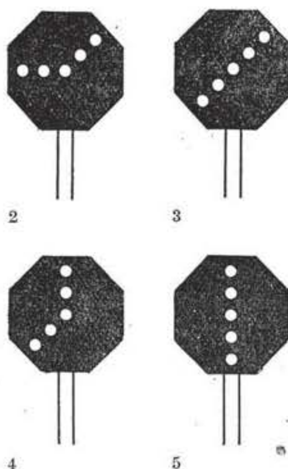


Bild 2
Stufe 1 des Signals Ra 7
Bild 3
Stufe 2 des Signals Ra 7
Bild 4
Stufe 1 des Signals Ra 8
Bild 5
Stufe 2 des Signals Ra 8

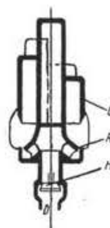
Die Beschreibung der Abdrück-Lichtsignale im Heft 4/57, S. 111, möchten wir außerdem mit dem Hinweis ergänzen, daß auf großen Verschiebebahnhöfen eine weitere Unterteilung der Abdrückgeschwindigkeiten erforderlich werden kann. In diesem Fall werden die Signale Ra 7 und Ra 8 in je zwei Stufen angewandt (Bilder 2 bis 5). Auch diese Geschwindigkeiten werden nach der im Heft 4/57 beschriebenen Maßgabe ermittelt.

Auskunft auf Leserbriefe

Zum Aufsatz über die Signalpfeifen an Lokomotiven im „Modelleisenbahner" 5/1956, Seite 310, fragt ein Leser, ob das Prinzip der Dreiklangpfeifen, die an verschiedenen Lokomotiven der Baureihe 01 angebaut sind, dem der beschriebenen Pfeifen gleich sei. Der Autor des Artikels „Signalpfeifen an Lokomotiven", Hans Köhler, teilt hierzu folgendes mit:

Die Verwendung von Mehrklangpfeifen an deutschen Dampflokomotiven ist nicht üblich. Es waren nur vorübergehend einige 01-Lokomotiven mit solchen Pfeifen ausgerüstet. Im Jahre 1955 sind die Mehrklangpfeifen gegen die üblichen Tiefton-Einheitspfeifen ausgetauscht worden.

Im Prinzip gleichen die Fünftonpfeifen (nicht Dreiklang!!) den beschriebenen Eintonpfeifen. Die äußerlich zylindrische Glocke hat fünf Bohrungen, die verschieden lang, oben aber wie bei anderen Dampfpfeifen



Prinzipskizze einer Mehrklangpfeife; G = Glocke, H = Ventil, R = Ringspalt.

geschlossen sind. Im unteren Teil der Glocke sind Leitblätter angegossen, durch die der Dampf, der aus dem Ringspalt austritt, nach den Flanken der Bohrungen geleitet wird. Er versetzt die Glocke durch die messerscharfe Kante ebenso in Schwingungen wie bei den anderen Pfeifen. Die verschiedenen Tonlagen werden von den Tiefen der Bohrungen bestimmt.

In der Sowjetunion geht man von dieser Mehrklangpfeife nach und nach ab und ersetzt sie durch ein Typhon, weil die Bevölkerung Beschwerde bei der Bahnverwaltung wegen Ruhestörung erhoben haben soll. Das Typhon ist eine Hupe, die nach dem Prinzip der Motorrad-Ballhupe arbeitet. Dem Typhon wird Druckluft aus dem Hauptbehälter zugeführt. Der entstehende Luftstrom versetzt ein Metallstück (Zunge) in Schwingung, so daß ein Ton erzeugt wird. Durch verschiedene Abmessungen der Zunge können hohe und tiefe Töne abgegeben werden. Ein langgestreckter Schalltrichter in der Form einer Trompete erhöht die Klangstärke.

Eine zweite Art des Typhons ist auf dem elektroakustischen Prinzip aufgebaut. Hier wird eine Membrane durch elektrischen Strom in Schwingungen versetzt. Sowohl die mit Luft arbeitenden als auch die elektrischen Typhone finden im Lokomotivbau Verwendung.

HANS KÖHLER, Erfurt

Wendezüge auf Modellbahnanlagen

Автоматрисные поезда на модельных установках.
Les trains roulants dans le deux sens sur les installations modèles
Turning Trains on Model Railway Plants

DK 688.727.823.29/DK 688. 727.882.9

In vielen Fällen entstehen sogar größere Modelleisenbahnanlagen aus einem einfachen Schienenoval. Auf einem derartigen Schienenoval fährt ein Zug im Kreis herum, der an einer bestimmten Stelle angehalten wird, um ihn dann in der gleichen Richtung weiterfahren zu lassen. Der Zug durchfährt somit eine unendliche Strecke ohne Ziel.

Ich halte es für richtiger, das Schienenoval zu trennen und Pendelverkehr einzurichten. Wolfgang Hesse hat dieses Thema bereits im Heft 3/1954 auf den Seiten 76 bis 78 behandelt. Ein von ihm vorgeschlagener Gleisplanentwurf ist im Bild 1 dargestellt. Die Züge fahren von Mittelstadt nach Lichtenau und zurück. Hierzu gibt es nun sicher den nicht unberechtigten Einwand, daß für das Umsetzen der Loks in den beiden Kopfbahnhöfen viel Zeit beansprucht wird. Ähnlich verhält es sich jedoch bei vielen Kopfbahnhöfen der großen Eisenbahn. Versuche, dieses Problem durch „Wendezüge" zu lösen, gehen bis in die Zeit vor dem zweiten Weltkrieg zurück. Diese „Wendezüge" sind Züge, die in der einen Fahrtrichtung gezogen, in der anderen Richtung mit der gleichen Geschwindigkeit*) geschoben werden können. Die Lok verbleibt mithin an dem gleichen Zugende (Bild 2). Der letzte Wagen, der in der Gegenrichtung das Spitzenfahrzeug bildet, ist mit einem Steuerabteil ausgestattet. Von hier aus kann die Lok am anderen Zugende gesteuert werden (Steuerwagen). Ist die Zuglok eine Dampflokomotive, so bedient ein führerberechtigter Heizer nach den Anweisungen des Lokführers im Spitzenwagen die Steuerung und andere Einrichtungen. Regler und Bremse werden vom Lokführer fernbetätigt. In diesem Falle ist der Spitzenwagen ein Befehlswagen. Die Anweisungen gibt der Lokführer durch das Befehlsgerät oder den Fernsprecher (Bild 3).

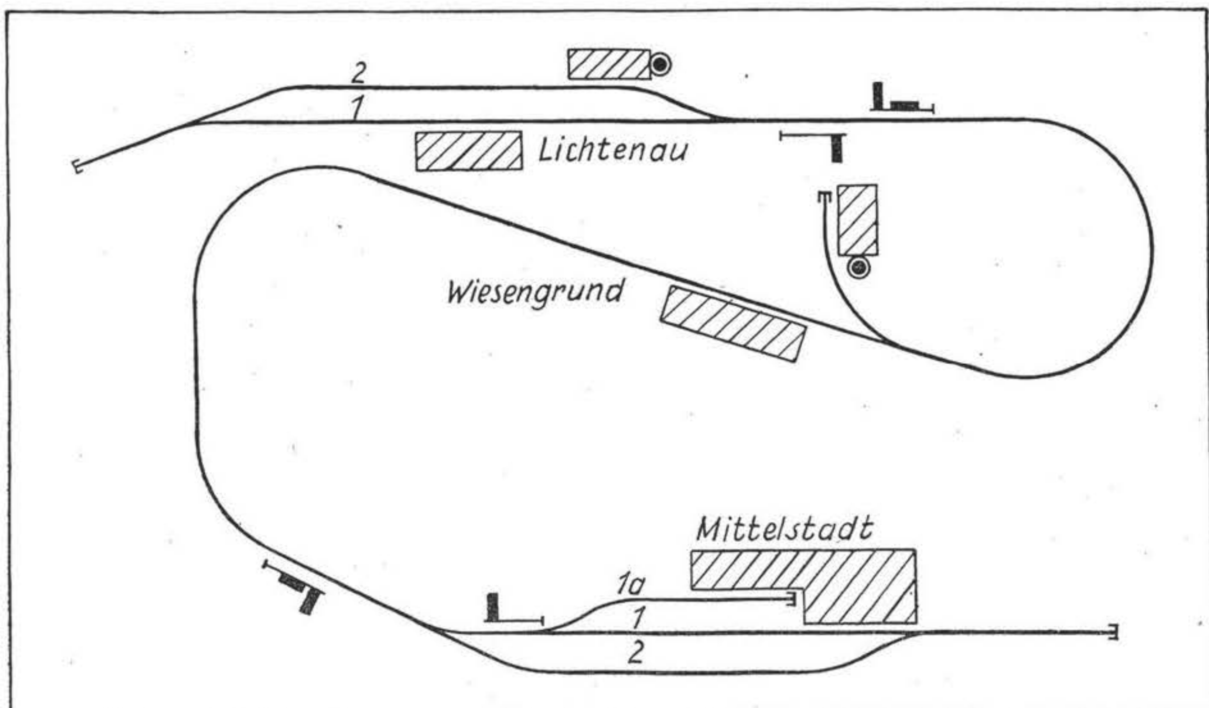
Alle Wagen eines Wendezuges sind mit einer Steuerleitung und einer weiteren Hauptluftleitung versehen. Letztere hält 8 kg/cm² Druckluft und führt von den Hauptluftbehältern der Lok zu dem Führerbremsventil des Spitzenwagens. Dieser ist außerdem mit einer Sandstreueinrichtung zur Erhöhung der Bremsreibung des Zuges, mit Bahnräumern, einer Signalpfeife und drei oder fünf Signallaternen ausgerüstet. Ist der Wagen mit drei Laternen ausgestattet, können die beiden unteren Laternen zur Verwendung als Regel-Zugschlußsignal rot abgeblendet werden, während die Spitzenwagen geschobener Wendezüge bei Dunkelheit zur Unterscheidung von den übrigen Zügen auf Haupt- und Nebenbahnen durch drei weiß leuchtende Spitzenlampen zu kennzeichnen sind.

Durch den Einsatz von Wendezügen auf der einleitend genannten Modellbahnanlage können die Bahnhofsanlagen vereinfacht und die freie Strecke verlängert werden (Bild 4). Mithin ist der Wendezugbetrieb besonders auf vorbildgerechten Modellbahnanlagen mit dem Charakter einer Nebenbahn gut darzustellen.

Für den Umbau üblicher Reisezugwagen zu Steuerwagen werden drei Typen vorgeschlagen:

*) Im Gegensatz zur Geschwindigkeitsbeschränkung für geschobene Züge, siehe „Der Modelleisenbahner" 4 (1955), Seite 297.

Bild 1 Modellbahnanlage nach Wolfgang Hesse.



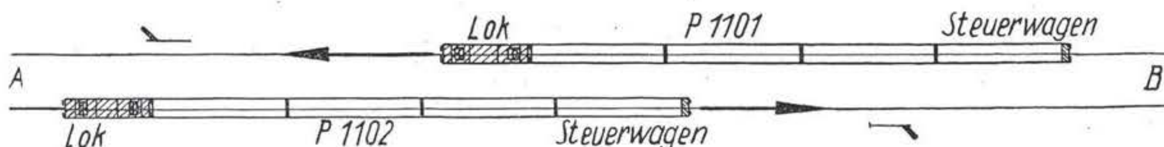


Bild 2 Wendezüge.


Bild 3 Befehlsabteil eines Wendezuges.

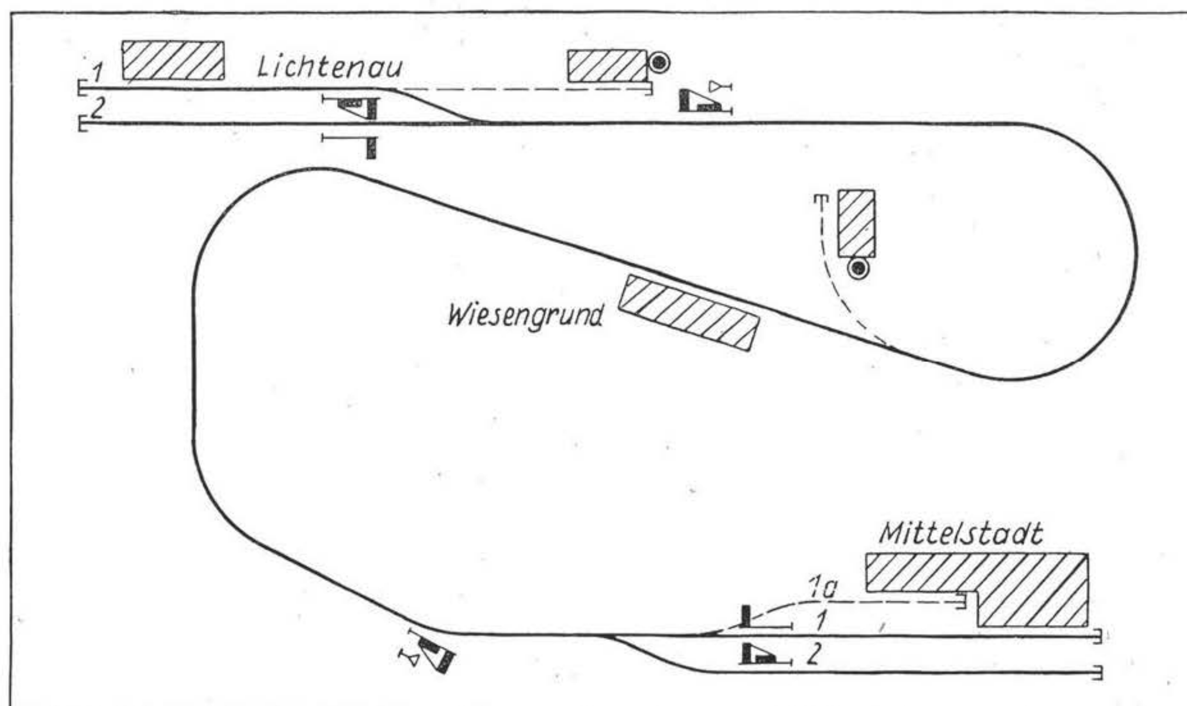
1. Vierachsiger Gepäckwagen der Gattung Pw 4ie-36
2. Vierachsiger Leichtbau-Eilzugwagen vom Typ E 5
3. Vierteiliger Doppelstockzug.

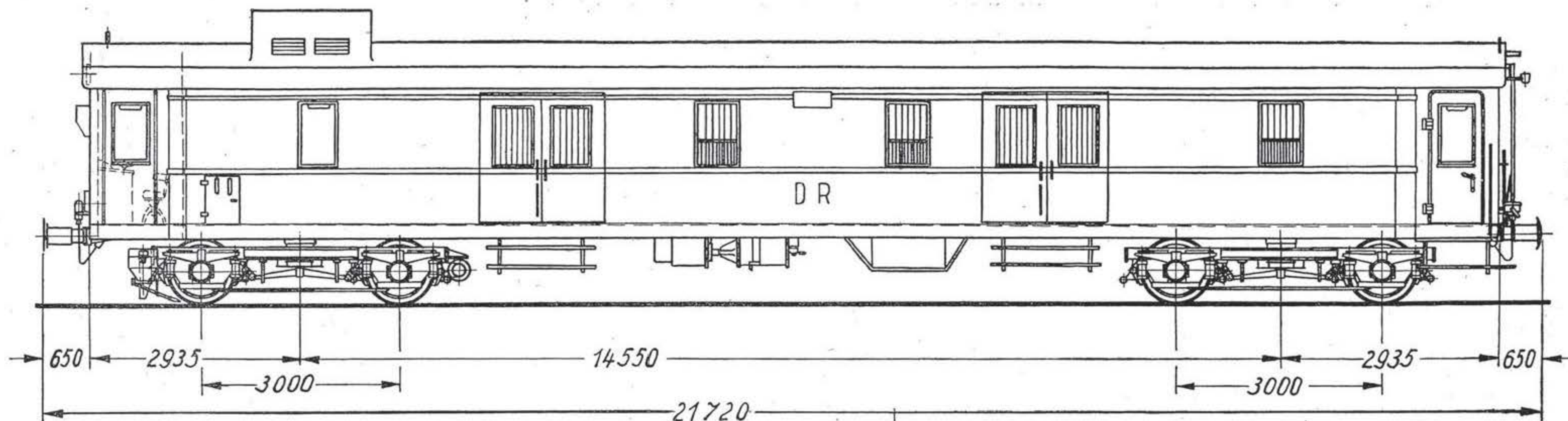
Der Gepäckwagen Pw 4ie-36 (Zeichnung Nr. 47.1 — Bl. 1) ist in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" 3 (1954), Seite 79, mit Bauanleitung veröffentlicht worden. Wir ändern nur die eine Stirnwand, bringen an einem Drehgestell Sandkästen und Bahnräumer an und imitieren die Steuerleitung. Der Wagen verliert durch den Umbau eine Übergangsbrücke.

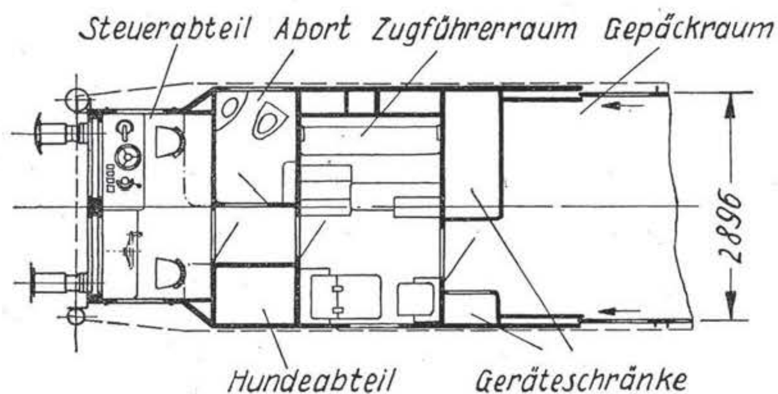
Bei dem in der Zeichnung Nr. 47.1 — Bl. 2 dargestellten Neubauwagen, Typ E 5 der Deutschen Reichsbahn, sind trotz Einbau eines Steuerabteiles beide Übergänge vorhanden. Soll der Steuerwagen grundsätzlich als Schlußwagen verwendet werden, so können der Faltenbalgrahmen oder die Gummiwülste entfallen (Bild 5). Ein Teil der bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Steuerwagen ist in dieser Art ausgeführt.

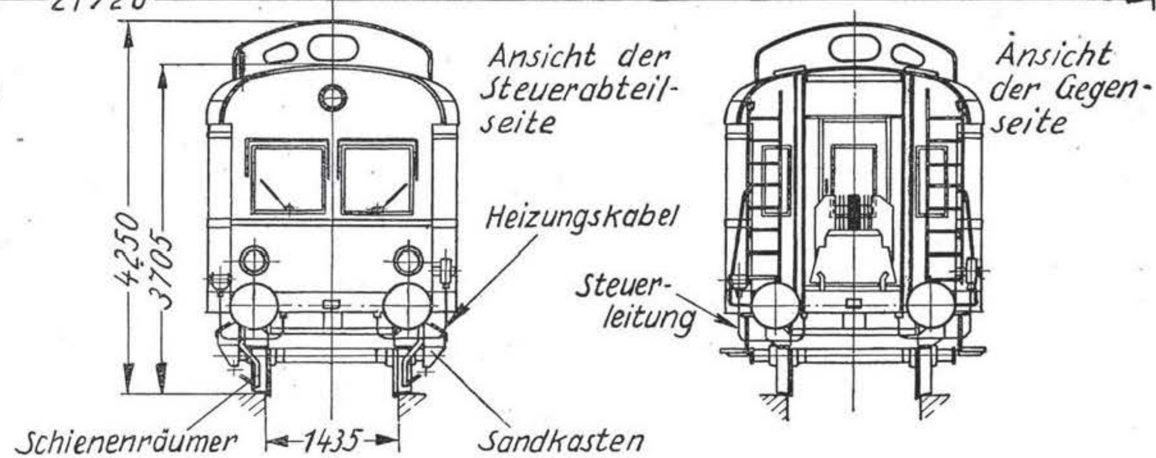
Geschobene Züge werden auf Modellbahnanlagen mit engen Kurvenradien besonders oft zu Entgleisungen führen, wenn die einzelnen Fahrzeuge mit verschiedenartigen Kupplungen versehen sind. Für Modellwendezüge dürften Steifkupplungen besonders geeignet sein. Züge mit Steifkupplungen können aber nur in Ausnahmefällen getrennt werden. Das ist auch nicht vorbildwidrig, da Wendezüge überwiegend mit der gleichen Wagenfolge verkehren. Es gibt in der Deutschen Demokratischen Republik einen Zug, den der Modelleisenbahner für diesen Zweck besonders vorbildgerecht verwenden kann. Es ist der Doppelstockwagenzug. Die einzelnen Wagenoberteile ruhen auf Jacobs-Drehgestellen,

Bild 4 Gleisplan nach Bild 1 für Wendezugbetrieb.





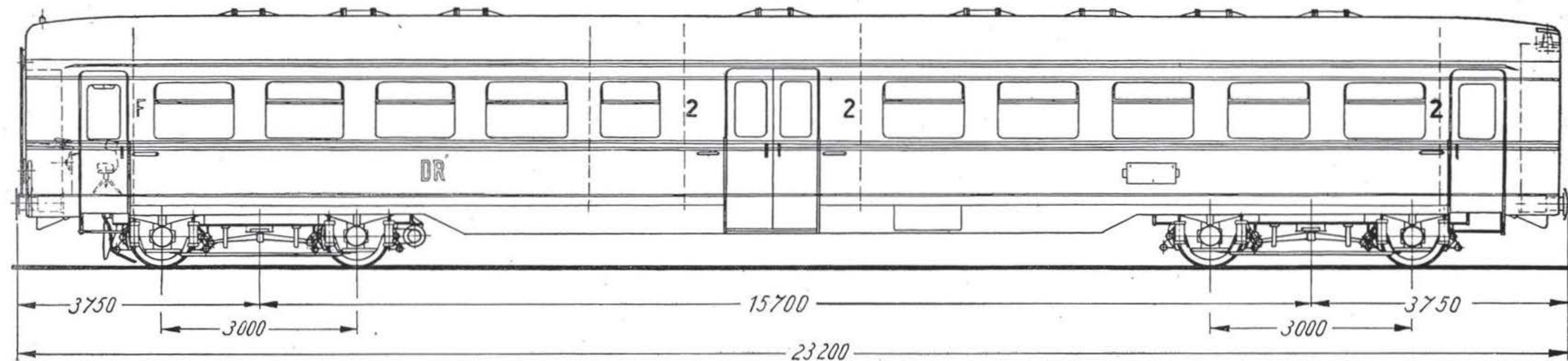


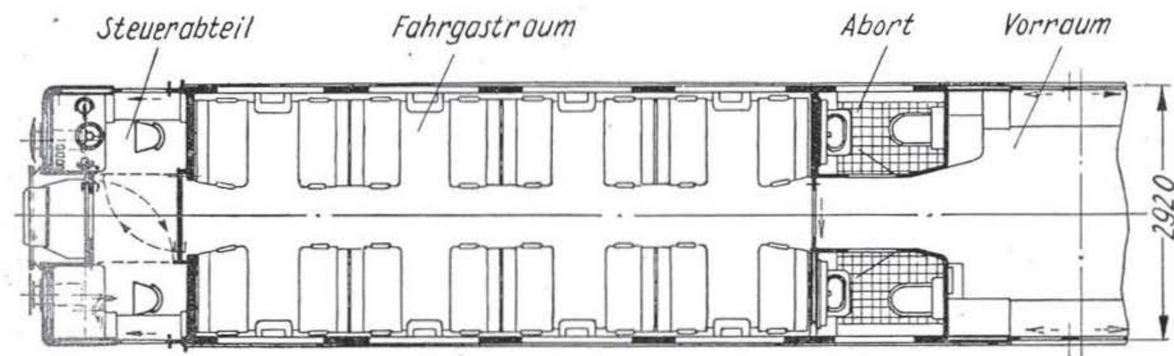


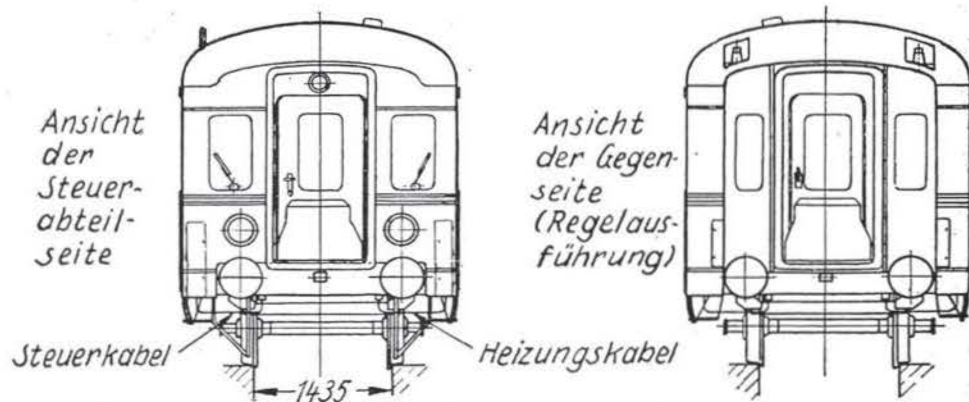
	Datum	Name
gezeichn.	6.1.57	[illegible]
geprüft		

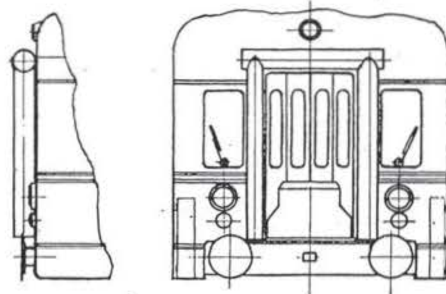
Gepäckwagen „Pw 4ie - 36" als elektrischer Steuerwagen

Zeichn.-Nr. 47.1 Blatt 1



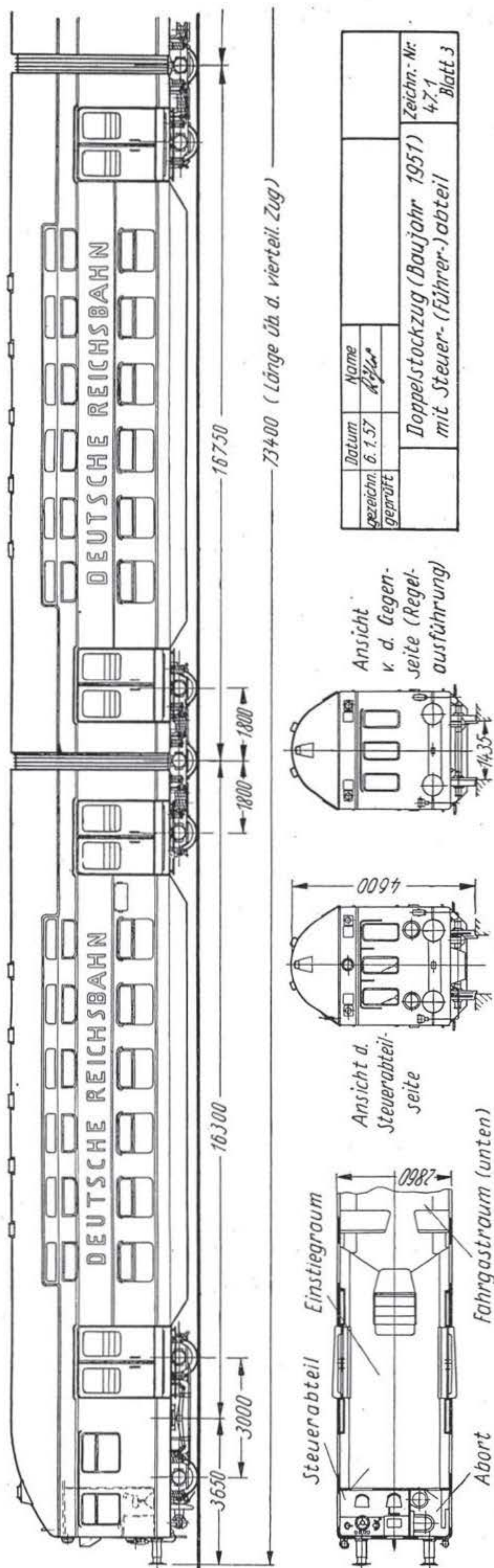






Ansicht der Steuerabteil-seite bei Wagen mit Gummiwulst-Übergang

	Datum	Name		
gezeichn.	6. 1. 57	[illegible]		
geprüft				
	Reisezugwagen „ B 4 ümpe" als elektrischer Steuerwagen			Zeichn.-Nr. 47.1 Blatt 2



die Kopfteile außerdem auf je einem Görlitzer Drehgestell. Mithin entfallen die Kupplungen zwischen den Wagenteilen, so daß diese Wagenzüge ohne bauliche Veränderung als Modell verwendet werden können. Sie haben außerdem noch den Vorteil, in jedem Wagenende ein Zugführerabteil zu besitzen, das ohne Schwierigkeit als Führerabteil eingerichtet werden kann. Der Zug wurde in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ 2 (1953), Seite 199, ausführlich beschrieben. Der mit Steuerabteil ausgerüstete Zugteil ist in der Zeichnung Nr. 47.1 — Bl. 3 abgebildet.

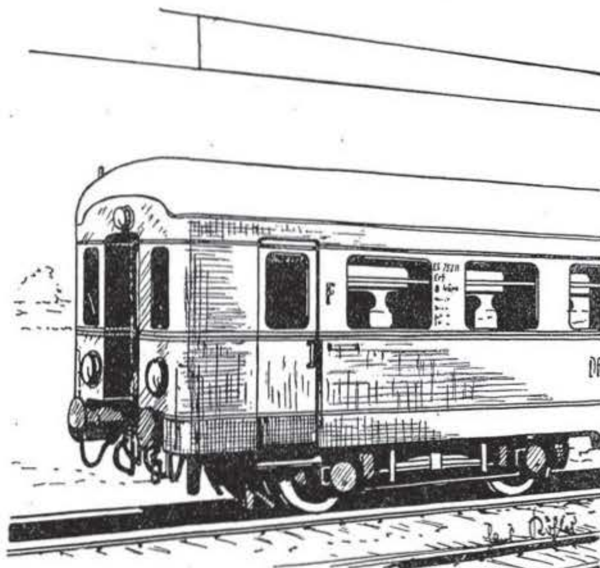


Bild 5 Ansicht des Steuerwagens vom Typ E 5.

Die Steuerabteileinrichtung ist in allen genannten Wagen die gleiche.

Mit dieser Beschreibung sollen Anregungen für den Modellbahn-Wendezugbetrieb gegeben werden. Es bliebe noch zu erwähnen, daß vor einen Wendezug jede Lok gespannt werden kann, die für die Fernsteuerung entsprechend eingerichtet ist. Die DB verwendet z. Z. folgende Lokomotiven im Wendezugbetrieb: E 41, E 44G, V 80, 23⁰, 65⁰, 66⁰ und 78⁰.

Gotthardbahn bei Airolo

Auf der 4. Umschlagseite des Heftes Nr. 1/1957 veröffentlichten wir ein Bild von der Gotthardbahn bei Airolo. Es zeigt einen Schnellzug, von Süden kommend (Bergfahrt), gezogen von einer Ce 6/8 II, kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Airolo. Da in der Schweiz Linksverkehr herrscht, steht auch das Einfahrvorsignal („Fahrt frei“ zeigend) links vom Gleis. Links von der Lokomotive ist noch ein kurzes Stück der Gotthardstraße sichtbar, die noch einige Kilometer auf der linken Talseite weiterführt, während die Eisenbahn über die Brücke über die tief eingeschnittene Stalvedro-Schlucht auf die rechte Talseite übersetzt. Links oben das Dorf Madrano, rechts eine Nebenstraße.

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Die Personenzugtenderlokomotive Baureihe 66 der Deutschen Bundesbahn

Тендерный пассажирскый паровоз серии 66 Германской Федеральной жел. дор.

La locomotive-tender pour trains à voyageurs, série de construction 66 de la Deutsche Bundesbahn

The Tank Engine for Passenger Service, Construction Series 66 of the Deutsche Bundesbahn

DK 621.132.65

Im Oktober 1955 haben die ersten beiden Personenzugtenderlokomotiven der Baureihe 66 ihren Dienst im Neben- und Hauptbahnverkehr bei der Deutschen Bundesbahn angetreten. Diese Lokomotiven zeichnen sich durch mannigfaltige Neuerungen aus.

Damit die Lokomotiven auf Nebenbahnen eingesetzt werden können, wurde der Achsdruck mit 15 t berechnet. Darüber hinaus war gefordert worden, möglichst große Wasser- und Kohlenvorräte unterbringen zu können. Um dadurch den Achsdruck nicht überschreiten zu müssen, wurden außer den drei Kuppelachsen noch drei Laufachsen erforderlich. So entstand die Achsfolge 1'C 2'.

Die Lokomotiven sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorgesehen. Trotz der geringen Raddurchmesser (1600 mm) läuft die Lokomotive auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr ruhig, was auf einen hohen Ausgleich, (bis 58 %) der hin- und hergehenden Massenkräfte zurückzuführen ist. Auch lassen sich die Rückstellkräfte der Laufgestelle verändern, so daß die Führungskräfte am Gleis klein gehalten werden können. Die Lok zeichnet sich deshalb auch durch eine gute Bogenläufigkeit aus. Die Verminderung der Rückstellkraft im hinteren Laufgestell beträgt 1/3 und wird mit der Steuerschraube eingestellt, d. h., wenn der Lokführer die Steuerung von vorn nach hinten dreht, schaltet ein Luftzylinder das Gestänge zu den Vorrichtungen um.

Der Rahmen ist vollständig geschweißt. Auch die Konsolen für Führerhaus, Wasserkästen und Steuerung sind angeschweißt. Die Rahmenblechdicke beträgt 18 mm. Vorn wird der Kessel an einem eingeschweißten Kesselträger angeschraubt und hinten von einem Pendelblech gestützt. Außerdem befindet sich hinten der Stehkesselträger mit den Schlingerstücken. Die Pufferträger sind angeschraubt.

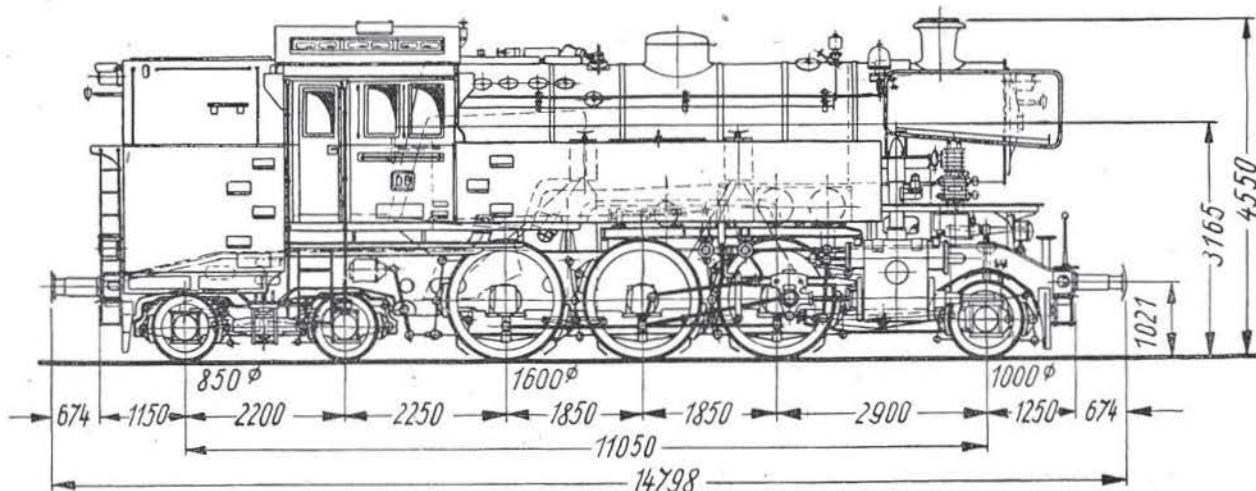
Die zweite und dritte Kuppelachse liegen fest im Rahmen, die erste hat beiderseits 10 mm Seitenspiel.

Die vordere Laufachse läuft in einem geschweißten Lenkgestell. Der Rahmen dieses Gestelles hängt an drei Pendeln mit Silentbloclagerung am Hauptrahmen und zählt somit zum abgefederten Teil der Lokomotive. Dieser Drehrahmen ist hinten durch ein Universal-Kreuzgelenk am Deichsellager der Kuppelachse angelenkt. Die Lauf- und Kuppelachse können bei diesem Lenkgestell ohne Schwierigkeit abgesenkt werden, weil sie als selbständiger Bauteil anzusehen sind. Das Gestell ist ferner mit einer Gegenlenkerführung ausgestattet, die die bisher am Krauß-Helmholtz-Gestell üblichen zwei Rückstelleinrichtungen ersetzt und außerdem den Führungszapfen weiter nach vorn rücken läßt.

Hinten hat die Lokomotive der Baureihe 66 ein zweiachsiges Innenrahmen-Drehgestell, das ebenfalls in Schweißbauweise ausgeführt ist. Der Drehzapfen erhielt 80 mm Seitenspiel. Zwischen Achslagern und Ausgleichhebeln sind erstmalig im deutschen Lokomotivbau Tellerfedern zwischengeschaltet worden.

Alle Achslagerführungen sind aus verschleißfesten Mangan-Hartstahlplatten hergestellt. Sämtliche Achs- und Triebwerklager sind als Zylinder- oder Pendelrollenlager ausgebildet.

Bild 1 Maßskizze von der Lok der Baureihe 66.



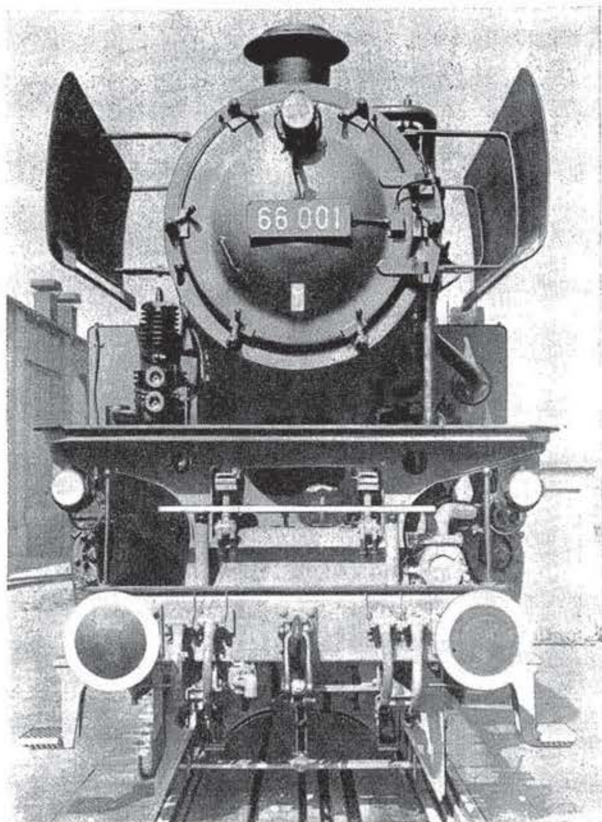


Bild 2 Personenzugtenderlokomotive Baureihe 66 der DB. Siehe auch Bild 2 im Heft 3/57, S. 76, unserer Zeitschrift.

Die neuen Lokomotiven sind für eine Vier- und Sechspunktlagerung eingerichtet. Durch Einstecken eines Paßbolzens neben dem Hebellager der Ausgleichhebel zwischen erster und zweiter Kuppelachse können die Ausgleichhebel festgelegt werden. Durch die 6-Punktlagerung werden die Wankbewegungen begrenzt, wenn die Lokomotiven auf schlechter Gleisanlage verkehren.

Der Kessel ist geschweißt. Die Feuerbüchse mit nach hinten geneigter Decke erhielt eine große Verbrennungskammer. Um genügend Wasserraum um die Verbrennungskammer herum zu erhalten, ist der mittlere Kesselschuß konisch ausgeführt. Die Seiten- und Deckenstehbolzen sind gewindelos mit Spiel eingeschweißt. Es ist ein Einfachventil-Heißdampfregler mit Seitenzughebel verwendet worden. Er bildet einen Teil des Dampfsammelkastens. Im Dom ist ihm ein Absperrventil vorgeschaltet. Die neue Einheitspfeife ist auf dem Kesselscheitel untergebracht und liegt somit genau über dem Dampfraum. Sie ist mit einem Absperrventil vereinigt. Auch die Henschel-Ackermann-Sicherheitsventile sind neuartig. Die Spannfedern ragen bei diesen in den Dampfraum des Kessels.

Der Kessel wird von einer Turbo-Speisepumpe über eine Mischvorwärmeanlage und eine nichtsaugende Friedmann-Strahlpumpe gespeist.

Die Lokomotiven erhielten eine Einkammerdruckluftbremse „Knorr“ mit Zusatzbremse. Die Druckluft wird von einer neu entwickelten, schon an anderen Baureihen erprobten Luftpumpe erzeugt. Auch der Kopf des Führerbremsventils ist neu. Die Luftleitungen sind in einer Bremssäule vereinigt. Für die Verwendung der Lokomotiven im Wendezugbetrieb ist eine weitere Hauptluftbehälterleitung vorgesehen. In der Bremsleitung sind außerdem eine Kühlungsschlange und ein Wasserabscheider eingebaut.

Das Führerhaus ist allseitig geschlossen. Die Anzeigeinstrumente liegen in einem Pult. Die Druckmesser sind als Rundgeräte ausgebildet. Die Lokomotive hat neben den üblichen Anzeigern auch einen Hubanzeiger für die Luftpumpe.

Sowohl für den Lokführer als auch für den Heizer sind eine federnde Fußunterlage, Fußbodenheizung, gepolsterte Armstütze und ein Polsterstuhl mit Rückenlehne vorhanden. Die Handräder sind verchromt, die Handstangen vernickelt. Noch zu erwähnen ist eine Einrichtung, durch die die Wasserdeckel der Vorratsbehälter pneumatisch vom Führerstand aus betätigt werden können, desgleichen auch die Zylinderentwässerungsventile.

Die Lokomotive ist als vierte Nachkriegsbauart der Deutschen Bundesbahn von dem Technischen Gemeinschaftsbüro der deutschen Lokomotivfabriken und der Deutschen Bundesbahn in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahnzentralamt Minden konstruiert und von Henschel & Sohn, Kassel, gebaut worden.

Technische Daten

Größte Geschwindigkeit	90 (100)	km/h
Zylinderdurchmesser	470	mm
Kolbenhub	660	mm
Kesseldruck	16	kg/cm²
Rostfläche	1,95	m²
Feuerbüchsheizfläche	11,4	m²
Verdampfungsheizfläche	87,5	m²
Überhitzerheizfläche	44,7	m²
Gesamtgewicht	88,73	t
Reibungsgewicht	47,23	t
Kohlenvorrat	5	t
Wasservorrat	14,3	m³

Die Beschreibung stützt sich auf einen Aufsatz von Abt.-Präsident Fr. Witte, BZA Minden, in der westdeutschen Fachzeitschrift „Lokomotivtechnik“ 12/1955.

Schwedische Modelleisenbahner ...

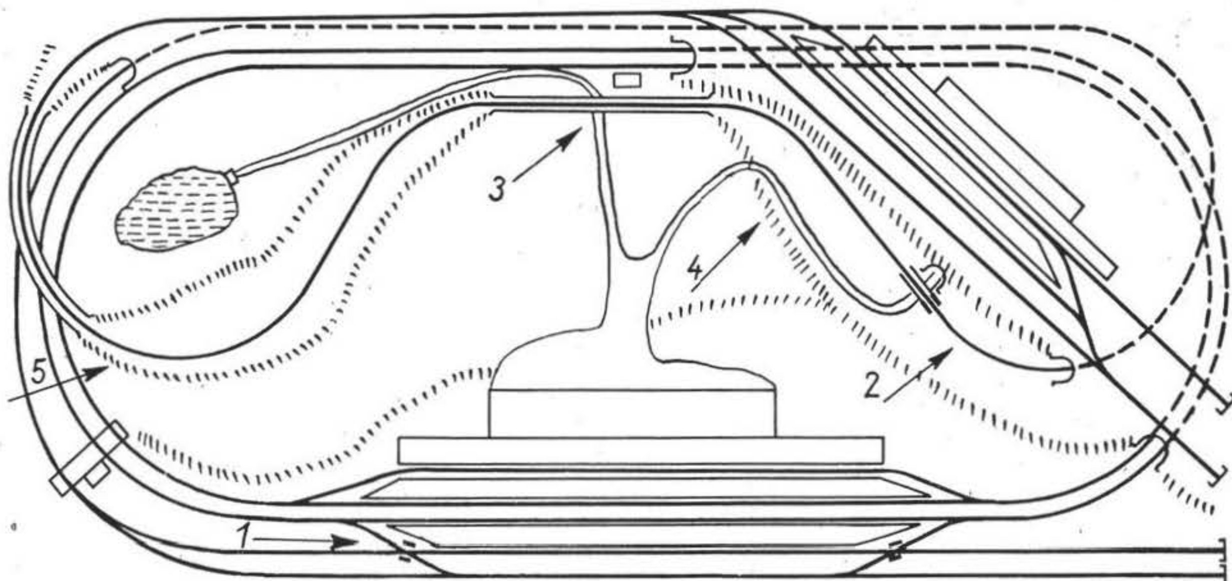
... besuchten unsere Redaktion und die Arbeitsgemeinschaft der Jungen Modelleisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann“, Berlin-Wuhlheide.

Unser Bild zeigt die Freunde aus Schweden bei der Besichtigung der Gemeinschaftsanlage in der Technischen Station.

Von links nach rechts: Herr Håkansson, Herr Boese, Frau Boese. Die schwedischen Gäste zollten den Arbeitsergebnissen der Jungen Modelleisenbahner und den Einrichtungen der Pioniereisenbahn in der Wuhlheide höchstes Lob.

Foto: Verlag Die Wirtschaft



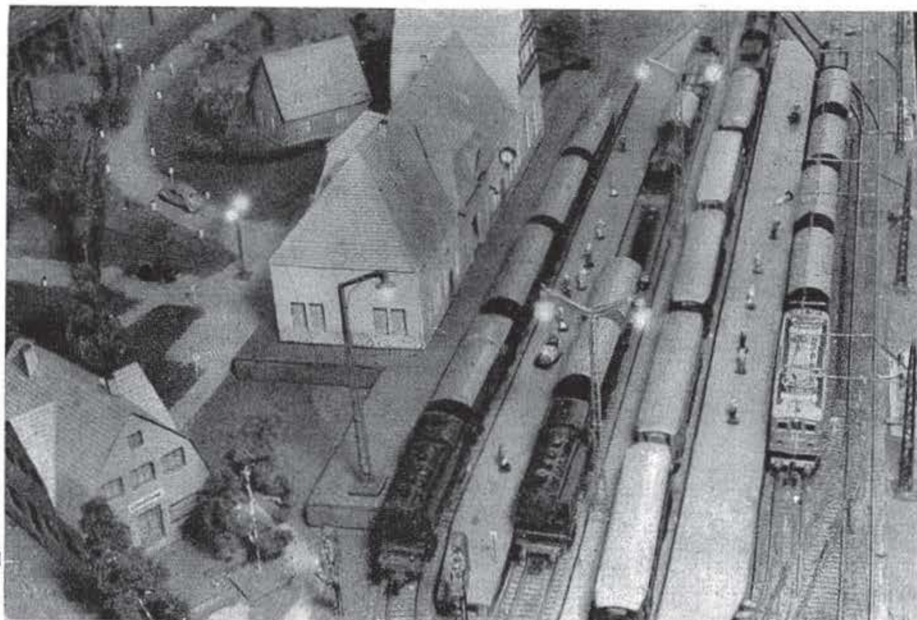


ELLOK- ODER DAMPFLOKBETRIEB?

Kurt Peiker aus Greiz in Thüringen hat seine 1,35 × 3,00 m große H0-Modelleisenbahnanlage für beide Betriebsarten eingerichtet. Die zweigleisige, im Tal verlaufende Hauptbahn ist für den Betrieb mit Dampflokmodellen eingerichtet, während die eingleisige 10 m lange Bergstrecke (der Höhenunterschied zwischen dem Kopf- und dem Durchgangsbahnhof beträgt 250 mm) mit einer funktionssicheren Oberleitung versehen wurde. Mit Ausnahme der Loks und einiger Wagen hat Kurt Peiker die Landschaftsgestaltung einschließlich aller technischen Einzelheiten der Anlage, wie Gleisbildstellwerk, Weichenantriebe, Entkupplungsschienen usw. in dreijähriger Freizeitarbeit selbst angefertigt.

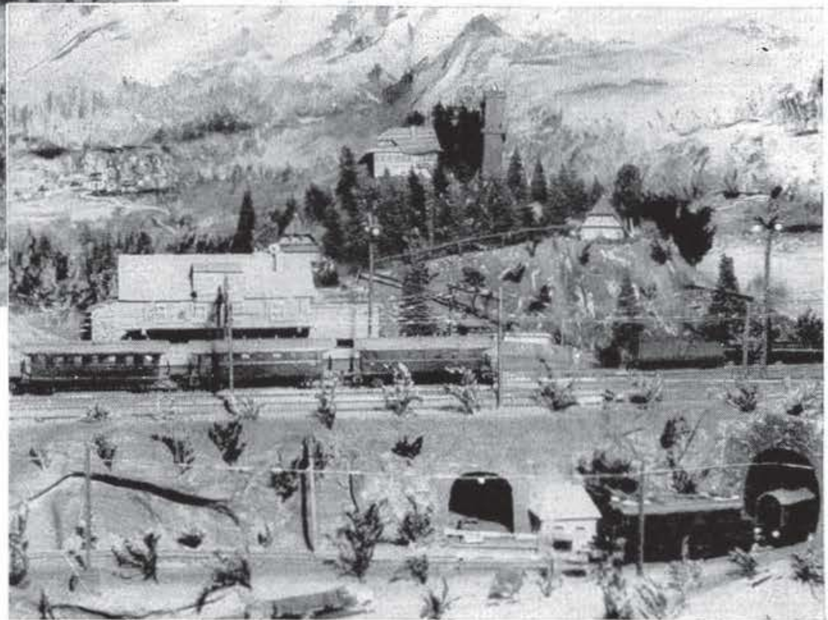
Auf der Anlage befinden sich u. a. etwa 35 m Gleis, 14 einfache Weichen, 2 doppelte Kreuzungsweichen, eine aus Holzstäben zusammengeleimte 700 mm lange Brücke (Bild 3) und eine Bogenbrücke aus Metallprofilen (Bild 5). Die Sicherungsanlagen sind halbautomatisch, wodurch ein gleichzeitiger Betrieb von 5 Zügen ermöglicht wird.
Die Blickrichtungen der auf dieser und der nächsten Seite gezeigten Bilder sind in der Gleisplanskizze durch entsprechende Pfeile markiert. Ein weiteres schönes Motiv ist auf den Bildern leider nicht zu sehen: Durch die linke Kehrschleife der Bergstrecke werden ein kleiner Wald und ein See mit einem Bootshaus eingeschlossen.
Bei der Gleisplanskizze wurde bewußt auf Einzelheiten verzichtet. Sie soll lediglich zur Erläuterung der Streckenführung dienen.

1



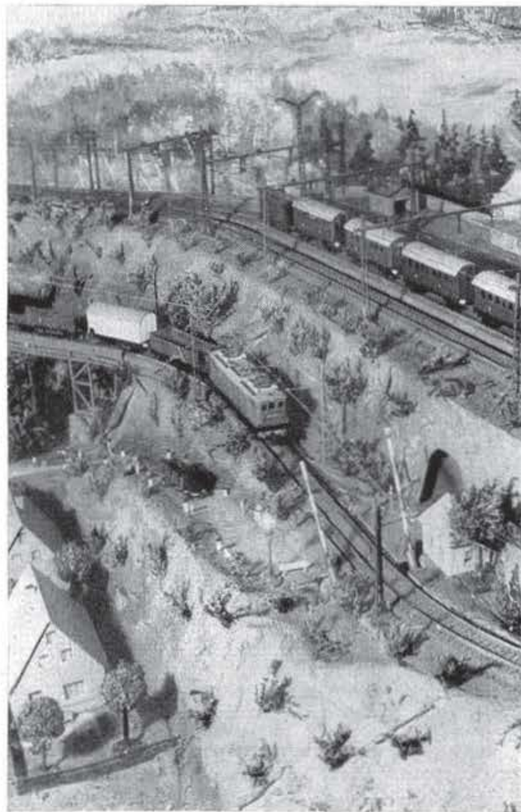


3

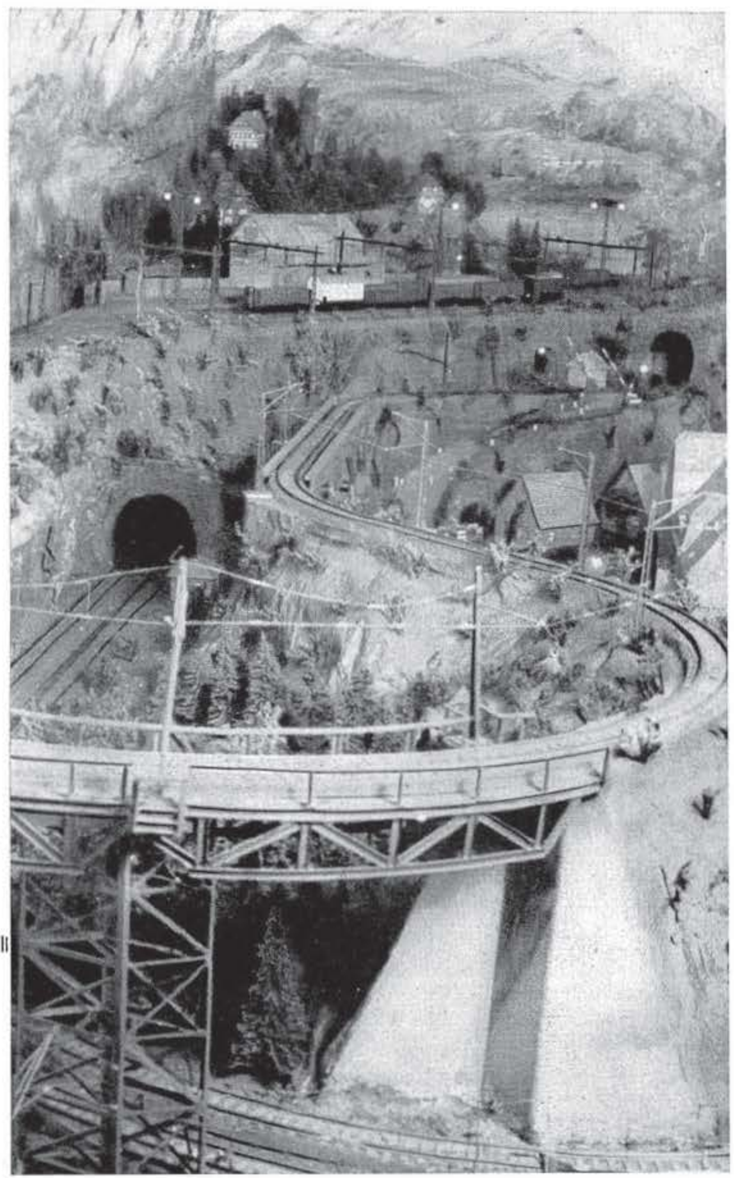


2

FOTOS: PEIKER, GREIZ



4



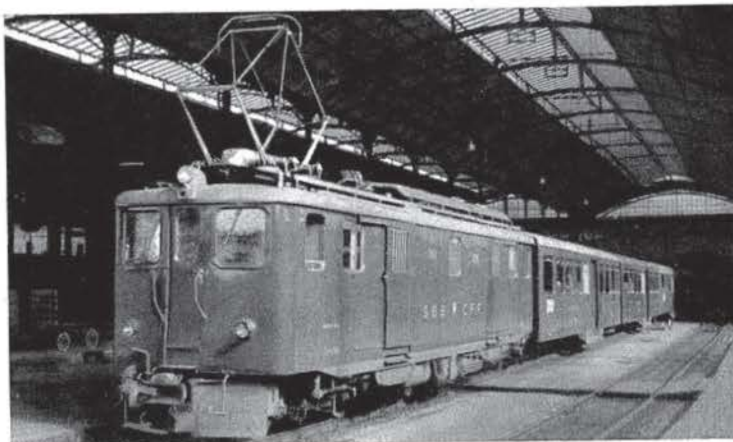
5

Interessantes



VON DEN EISENBAHNEN DER WELT





→
Unser Bild zeigt einen Gepäcktriebwagen Fhe 4/6 der Schweizerischen Bundesbahn für Adhäsions- und Zahnradantrieb im Bahnhof Luzern. Dieser Gepäcktriebwagen verkehrt auf der Brüningbahn, deren Spurweite 1 m beträgt.

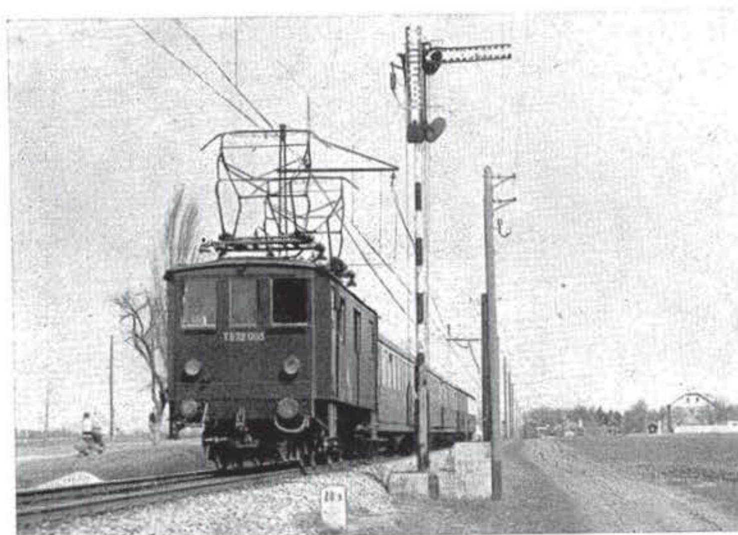
Foto: K. Rechlin, Frauenfeld



←
Auch die Norwegische Staatsbahn hat den Wendezugbetrieb eingeführt. Unser Bild zeigt einen Reisezugwagen der NSB mit Führerabteil, der auch als Steuerwagen für elektrische Triebzüge verwendet werden kann. Einzelheiten über den bei der DB inzwischen eingerichteten Wendezugbetrieb können der Lösung der Aufgabe 39 unter der Rubrik „Bist Du im Bilde?" des nächsten Heftes entnommen werden.

Foto: A. Haake, Berlin





Schon im Jahre 1914 wurde die auf dem Bild festgehaltene Ellok der Pressburger Bahn in Dienst gestellt. Sechs Stück dieser Elloks mit der Reihenbezeichnung 1072 und eine Lok der Baureihe 1080 fördern sämtliche Züge auf dieser 49 km langen Strecke.

Foto: K. Pfeiffer, Wien

FRITZ HAGEMANN, Berlin

Maßstäbliche Gewichtsumrechnung

Вычисление веса согласно соответствующего масштаба.
Conversion of Weight to Scale
Conversion du poids à l'échelle

Gewisse Unklarheiten, auf die man bei Freunden des Modellbahnwesens manchmal stößt, eignen sich zu Aussprachen in unserer Fachzeitschrift. Nicht selten bereitet es z. B. Kopfzerbrechen, wie die maßstäbliche Umrechnung von Gewichten vorgenommen wird. Modellbauer möchten doch die an ihren kleinen Fahrzeugen gemessenen Dienst-, Reibungs- und Zuggewichte mit den entsprechend umgerechneten Gewichten des zugehörigen Vorbildes vergleichen. Dabei werden nicht selten Irrwege beschritten. Einige glaubten, man teile das Gewicht in gleicher Weise wie die Längen, kamen aber schnell wieder davon ab. Anderen schwebte eine Gewichtsumrechnung durch Kubikwurzel bzw. dritte Potenz vor, erkannten dann aber doch, daß auch die damit gefundenen Werte nicht zutreffend sein konnten.

Um den zum Längenmaßstab zugehörigen Gewichtsmaßstab herauszufinden, müssen die Gewichte von Raumeinheiten gleichen Materials im Original und in der Verkleinerung ihrer Längenausdehnungen verglichen werden. Die physikalische Definition für eine metrische Gewichtstonne (t) ist bekanntlich das Gewicht von 1 m^3 Wasser. Hier ist also das Gewicht durch das in die dritte Potenz erhobene Längenmaß ausgedrückt. Wir brauchen also nur unseren Modellmeter in die dritte Potenz zu erheben, und das Gewicht des in diesem Raum enthaltenen Wassers entspricht 1 t im Modell, einer „Modell-t", die wir im folgenden als Mt bezeichnen wollen. Teilen wir 1 t durch das Gewicht unserer Mt, so erhalten wir das Verkleinerungsverhältnis, also unseren Gewichtsmaßstab:

Beispiel:

Baugröße I, M. 1 : 33⅓, 1 Modellmeter (Mm) = 3 cm
1 $Mm^3 = 3^3 = 27\ cm^3$; 27 cm^3 Wasser wiegen 27 g.

1 Mt wiegt in diesem Baumaßstab also 27 g.

Das Gewichtsverhältnis von Originalgewicht zum maßstäblich reduzierten Modellgewicht beträgt hier also:

$$1\ t = 1000\ kg = 1\,000\,000\ g : 27\ g = 37\,037\ g.$$

Der zum Längenmaßstab 1 : 33⅓ gehörige Gewichtsmaßstab ist also 1 : 37 037.

Zweckmäßig wird man aber diese Zahl praktisch nicht benutzen, sondern besser mit der Gewichtseinheit einer Modelltonne rechnen. In der beigegebenen Tabelle sind die Modelltonnen für einzelne Verkleinerungsmaßstäbe (Baugrößen) ausgerechnet.

Es wäre aufschlußreich, das Verhältnis des so ermittelten Dienstgewichtes einer Modellok zu ihrem tatsächlichen Gewicht in den einzelnen Baugrößen miteinander zu vergleichen. Leider steht dem Verfasser die für diesen Zweck erforderliche Reihe von Modellen eines bestimmten Loktyps in allen Baugrößen nicht zur Verfügung. Aufschlußreich ist aber schon folgender Vergleich zwischen den Baugrößen I und H0.

Das Dienstgewicht einer Reichsbahnlok der BR 86 beträgt 88 t. 88 Mt in der Baugröße **H0** wiegen 133,76 g. Nach Märklin-Katalog wiegt ein Märklin-H0-Modell der BR 86 610 g. Das tatsächliche Gewicht der Modellok ist also rund **4½mal größer** als es der Maßstäblichkeit nach sein dürfte.

Das Dienstgewicht einer Reichsbahnlok der BR 62 beträgt 123,5 t. Dieses Gewicht beträgt in der Verkleinerung des Maßstabes 1 : 33⅓ (Baugröße **I**) 3,3 kg. Das von mir durch künstliche Beschwerung erreichte Gewicht meiner Modellok der BR 62 in Baugröße I betrug rund 5,5 kg. Dieses Modell war somit 1,66mal schwerer als es dem Maßstab entspricht.

Zusätzliche Beschwerung durch Bleieinlagen oder dgl. werden an Modellokomotiven bekanntlich angebracht, um durch verstärktes Reibungsgewicht eine verbesserte Zugkraft zu erzielen. Der zusätzlichen Gewichtsvermehrung sind Grenzen gesetzt, einmal durch den im Modell verfügbaren Raum sowie auch durch schädliche Auswirkungen auf Lager, Getriebe und Motor.

Die beiden angeführten Beispiele zeigen eine 4½fache Gewichtsvermehrung bei Baugröße H0 und eine nur 1⅔fache bei der Baugröße I. Trotz der erheblich größeren Vervielfachung bei dem kleineren Modell, ist der Nutzeffekt hier doch immer noch geringer als bei dem geringer vermehrten Gewicht des größeren Modells, denn der Märklinkatalog vermerkt ausdrücklich, daß die Griffigkeit (Reibung) durch Plastikbelag auf den Rädern der hinteren Achse zusätzlich noch verstärkt worden ist. Eine solche Maßnahme ist ab Baugröße 0 aufwärts nicht mehr notwendig (und auch aus optischen und technischen Gründen abzulehnen). Die bei der Lok der Baugröße I vorgenommene zusätzliche Beschwerung lag bereits an der Grenze des Möglichen, war aber ausreichend.

Man ersieht hieraus: Je kleiner die Modellbaugrößen, um so mehr steigt die Vervielfachungsmöglichkeit und -notwendigkeit des maßstäblich vom Vorbild umgerechneten Gewichtes, und zwar bei gleichzeitig geringer werdendem Nutzen! Die nachstehende Tabelle verdeutlicht das an den nach oben zu rapide ansteigenden absoluten Gewichtsmaßen.

Maßstab	Baugröße	1 Mm [cm]	1 Mm^3 [cm^3]	**1 Mt [g]**	Achsdruck von 20 t	Dienstgew. von 120 t
1:100		1,0		**1,00**	20 g	120 g
1:87	(H 0)	1,15		**1,52**	30 g	182 g
1:75		1,33		**2,35**	47 g	282 g
1:66⅔		1,5		**3,38**	68 g	406 g
1:60	(Z 0)	1,66		**4,57**	91 g	548 g
1:50		2,0		**8,00**	160 g	960 g
1:45	(0)	2,22		**10,94**	219 g	1,3 kg
1:43	(0, Frankreich)	2,33		**12,65**	253 g	1,5 kg
1:33⅓	(I, Märklin 1936)	3,0		**27,00**	540 g	3,2 kg
1:32	(I, Europ. Norm)	3,12		**30,37**	607 g	3,6 kg
1:30	(I, England)*)	3,33		**36,92**	738 g	4,4 kg
1:25		4,0		**64,00**	1,3 kg	7,7 kg
1:20		5,0		**125,00**	2,5 kg	15,0 kg
1:10		10,0		**1000,00**	20,0 kg	120,0 kg

Greift man folgende Reihen heraus:

M. 1 : 100 ,	1 Mt = 1 g	M. 1 : 12,5,	1 Mt = 512 g
M. 1 : 50 ,	1 Mt = 8 g	M. 1 : 10,	1 Mt = 1 000 g
M. 1 : 25 ,	1 Mt = 64 g	M. 1 : 1,	1 Mt = 1 000 000 g

so erkennt man, daß sich mit jeder Verdoppelung des Längenmaßstabes das Gewicht verachtfacht, oder mit jeder Verzehnfachung vertausendfacht. Es zeigt sich damit aber auch, daß das maßstäbliche Gewicht immer mehr vervielfacht werden muß, je kleiner die Baugröße gewählt ist, um die für die erforderliche Zugleistung ausreichenden Reibungsdrücke zu erhalten. Die im Vorangehenden gegenübergestellten Lokomotiven in den Baugrößen H0 und I sind gewichtsmäßig so bemessen, daß sie den an sie zu stellenden Anforderungen hinsichtlich ihres Reibungsdruckes genügen, ohne gewichtsmäßig überdimensioniert zu sein. Sie dürften deshalb ein gutes Beispiel für eine Vergleichsmöglichkeit bieten.

---

*) Der englischen Baugröße I liegt der Maßstab von 10 mm = 1 Fuß zugrunde, der genau 1 : 30,5 ist. Die Spurweite beträgt rechnerisch 48 mm, ist aber auf 1¾ Zoll = 44,5 mm eingerückt, um das äußere Profil der Wagenuntergestelle und der Zylinderabstände bei Dampfloks besser einhalten zu können.



Aus anderen Zeitschriften

Damit sich unsere Leser einen Überblick über die Fachaufsätze in den Modellbahnzeitschriften anderer Länder verschaffen können, veröffentlichen wir auf dieser Seite regelmäßig Auszüge aus dem Inhaltsverzeichnis aller anderen Zeitschriften, die uns gegenwärtig zugänglich sind. Wir sind bemüht, diesen Überblick zu erweitern und nach und nach alle Zeitschriften zu erfassen.

Wer daran interessiert ist, Fotokopien oder Übersetzungen von Fachaufsätzen aus anderen Zeitschriften zu erhalten, kann diese bei der Literaturvermittlung der Zentralstelle für wissenschaftliche Literatur (ZWL), Berlin W 8, Unter den Linden 8, beziehen. Wir machen unsere Leser noch einmal auf unsere diesbezügliche Ankündigung im Heft 7/1957, Seite 219, aufmerksam (Nachweisung und Vermittlung von Fachliteratur im Original und in Übersetzung). Die Redaktion.



Eisenbahn (Österreich) Nr. 7/1957

Heimanlagen — einmal ganz klein
Zu Besuch bei Rivarossi
Der BPw 4 — VT 5046 der ÖBB (Bauplan)
Maste und Radspannwerk in H0 (Bauplan)

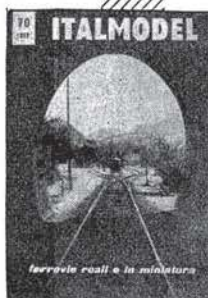


Eisenbahn-Amateur (Schweiz) Nr. 8/1957

Dampflokomotiven mit 100 Betriebsjahren
Die Streckensignale europäischer Bahnen
SBB-Be 4/6 757 in Spur 0

European Railways (England) Mai/Juni 1957

Schnellere Züge in diesem Sommer
Der neue Pendelwagen der SNCF
Neue Dieselzüge auf den British Railways



Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn (Deutsche Bundesrepublik) Heft 7/1957

Danske Statsbanerne — aus der Sicht des deutschen Eisenbahners
Kleine Chronik der DR/DB-Schnelltriebwagen
Kurzmeldungen von Dampfloks, Elloks, Triebwagen und Wagen



Italmodel (Italien) Heft 70 - Juni 1957

Eine berühmte kleine Departementseisenbahn
Ein wenig bekannter Fabrikationsvorgang für Modelleisenbahnen
Bauplan für den Wagen Abz 53 000 in H0 und TT der italienischen Eisenbahnen
Elektrische Geräte für Miniatureisenbahnen
Eine Lokomotive als „Spielplatz"



Loco-Revue (Frankreich) Nr. 165 — August 1957

Die Züge des Trans-Europ-Express der SNCF
Die Anlage des Herrn Cibert in Baugröße 0
AFAC ist keine alte Dame, sie ist 28 Jahre alt
Entlang der Strecke von Paris nach Dijon
Die internationale Föderation der Modelleisenbahner

Miniaturbahnen (Deutsche Bundesrepublik) Heft 10/1957

Große H0-Anlage mit Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof
Wie ich meinen Pendelzugverkehr bewerkstellige
Bauanleitung für ein Licht-Hauptsignal
Personenwagen I. und II. Klasse von anno dazumal
Haltepunkt „Mintard"
Schalten von Lichtsignalen mittels Wellenschalter

Modelbane-Nyt (Dänemark) Heft 7/1957

Die internationale Standardisierung von Modellbahnen
Der Gleisplan des Monats
Bau eines dänischen Wagens in Baugröße H0
Gleisbau in H0 mit Holzschwellen
25 Jahre schwedisch-dänische Triebwagen
Die Straßenbahnen von Gothemburg (Schweden)

Model Railway News (England) Heft 7/1957

Die Arbeit eines Super-Modellbauers: „Die Montrose"
Dreiachsige Pferdewagen
Der Gleisplan des Monats
Ein Freilaufsystem
Der Gleisplan von Broadsands in 00

Tren Miniatura (Spanien) Heft 6/1957

Die erste Modelleisenbahn-Ausstellung in Valencia - Hier: Madrid über 100 Jahre Lokomotiven MZA 246
Signale einer eingleisigen Anlage
Die Lokomotiven der spanischen Eisenbahnen

Die Sowjetischen Eisenbahnen am 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution

Der 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution ist ein berechtigter Anlaß, den gewaltigen Aufschwung zu würdigen, den das Eisenbahnwesen aus dem Stadium technischer Unvollkommenheit der zaristischen Ära im Aufbau des Sozialismus in der Sowjetunion erfahren hat.

Es muß ein schwerer Weg gewesen sein und harte Arbeit gekostet haben, das Eisenbahnwesen der Sowjetunion auf den heutigen Stand zu entwickeln. Die wenigen Eisenbahnlinien des vorrevolutionären Rußland waren in bezug auf Bahnanlagen, Fahrzeuge und Sicherheitseinrichtungen zum größten Teil veraltet und durch die Kampfhandlungen während der Intervention und des Bürgerkrieges stark in Mitleidenschaft gezogen. Sie wurden in kürzester Zeit wieder voll in Betrieb genommen. Dieses an Verkehrsdichte und Ausstattung kümmerliche Eisenbahnnetz bildete vorerst die alleinige Ausgangsbasis für die Bemühungen der sowjetischen Eisenbahn, den Verkehrsbedürfnissen der sich gegenüber den damaligen gewohnten Verhältnissen außerordentlich rasch entwickelnden Wirtschaft gerecht zu werden. Kritische Verwertung vorhandener Erfahrungen anderer Länder, verbunden mit eigener großzügiger Forschungs- und Entwicklungsarbeit, und unermüdliche Initiative im Auffinden neuer Wege und Möglichkeiten schufen die Voraussetzungen für das heute vorhandene Eisenbahnwesen der Sowjetunion. Es braucht den Vergleich mit den modernen Eisenbahnen anderer Länder nicht zu scheuen.

Die Eisenbahnfachliteratur der Sowjetunion bildet hierfür einen schlagkräftigen Beweis. Einige wenige Beispiele mögen die Aktualität dieses Schrifttums beleuchten, dessen tiefgründige Behandlung und Inhaltsreichtum allseitig anerkannt wird.

Für die Zugförderung durch Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven stehen für den Fachmann und den interessierten Laien u. a. die folgenden Werke in guten Übersetzungen zur Verfügung:

Sochatschewski/Michejew, Lokomotivbetrieb und Lokomotivwirtschaft

Autorenkollektiv, Anlagen für die elektrische Zugförderung

Wlassow, Das Fahrleitungsnetz

Autorenkollektiv, Diesellokomotivbetrieb und Diesellokomotivwirtschaft

Karwazki, Automatische Bremsen

Die reichen Erfahrungen der sowjetischen Eisenbahner im Gleisbau und in der Gleiswirtschaft sind in dem Standardwerk von

Schachunjanz, Gleis und Gleiswirtschaft

zusammengefaßt. Infolge der Ausdehnung der Sowjetunion von der Arktis bis in die Subtropen sind diese Ausführungen besonders interessant und für die Eisenbahnverwaltungen vieler Länder von Wert.

Welchen Anteil die Sowjetunion am technischen Fortschritt im Eisenbahnwesen nimmt, veranschaulichen folgende Themen modernster Prägung aus dem Eisenbahnsicherungswesen und der Rangiertechnik:

Alfjerow, Automatische Blockung mit Speisung aus der 500 Volt-Starkstromleitung

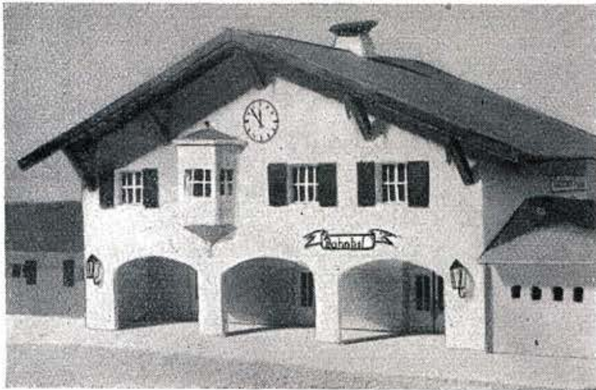
Roginski/Rodimow/Subrilin, Mechanisierung von Ablaufberganlagen.

Alle diese Titel sind in reichbebilderten Übersetzungen vorhanden und für den künftigen Nachwuchs eine Fundgrube interessanter Dinge und vieler Anregungen auch für den eigenen Modellbahnbetrieb.

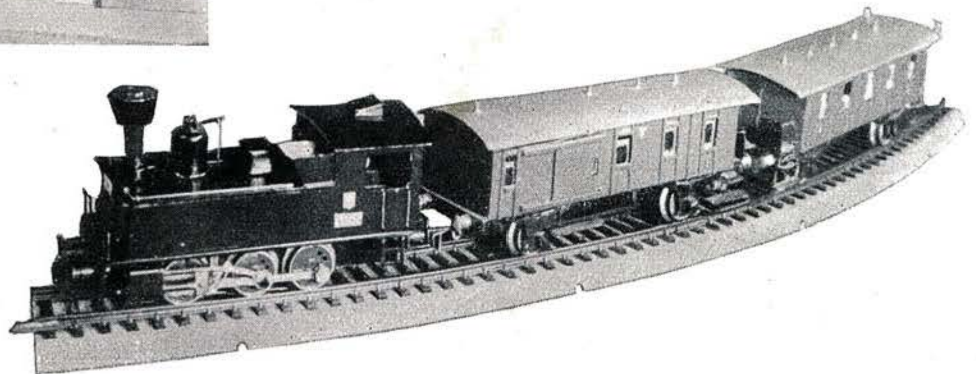
„Der Modelleisenbahner“ ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie des Méridiens, Klienckieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland;** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest. Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockhol •; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj“, Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura“, P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Léguè 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warszawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Berlin.



Das gute Modell



↑

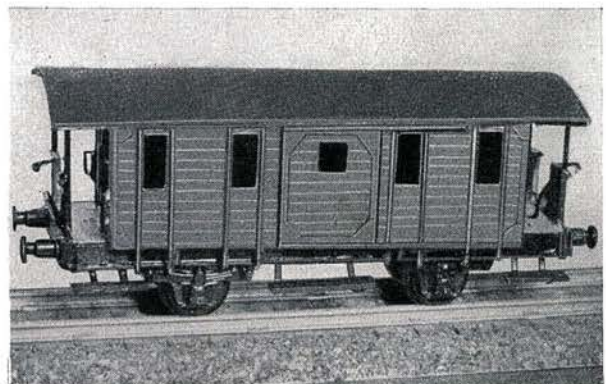
„Culmbach" taufte Hans-Jürgen Straube aus Görlitz dieses gut gelungene und für einen Gebirgsort typische Empfangsgebäude in der Baugröße H0, von dem wir oben die Straßen- und unten die Bahnsteigseite zeigen.

↓

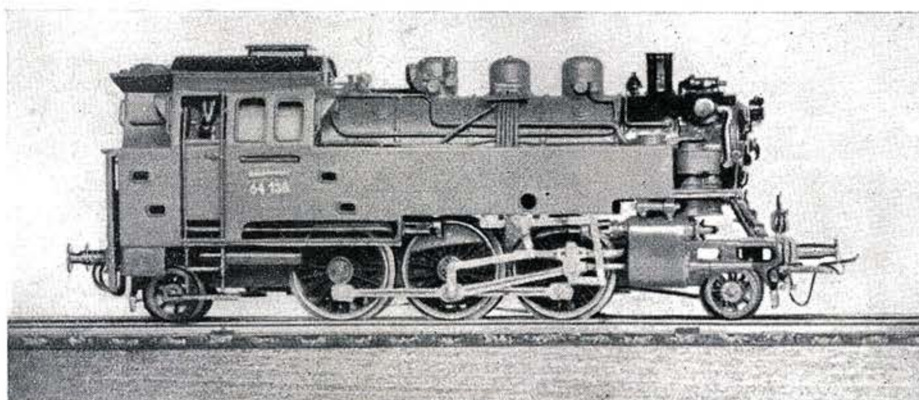


↑

Diese Fahrzeuge baute R. Jäger aus Liberec (ČSR) in der Baugröße H0 nach Vorbildern der Tschechoslowakischen Staatsbahn.



Ein gedeckter Güterwagen mit Fenstern und offenen Übergängen? Wer kennt das Vorbild dieses eigenartigen H0-Modellwagens, den Herr Herbert Semmler aus Köthen/Anhalt angefertigt hat? Foto: G. ILLNER, Leipzig →



← *Modell einer 1'C1' h2-Tenderlokomotive, Baureihe 64, die von der Firma Günter Gebert aus Altlandsberg-Süd nach den Angaben von Ing. K. Wurmstedt, Dessau, gebaut wurde. Für den Antrieb dieses H0-Modells ist der bekannte Piko-Einbaumotor verwendet worden.*


65 1029